



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

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB

REDIGERET AF V. KROGH.

21^{DE} AARGANG
1914.



KJØBENHAVN.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN).

1914.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1914.

INDHOLD:

	Side		Side
A.		C.	
Aabent Brev angaaende Udskrivning af nyt Valg til Lands- tinget	214	«Calabria», Brand i Dpsk.	144
Aalborg Dampskibsselskab	108	Callao, Losning i	70
«Aalborghus», Nyt Dpsk.	131	Carbidlasters Indvirkning paa Kompasset, Om	8
Aarsskiftet, Ved	1, 13, 23, 31, 44	Cardiff, Losning af Jernerts i	393
Adressekommission, Russisk	107, 127, 213	Carl, Skjold, Gorm, Dpskss.	117
Adriaterhavet og den Botnisko Bugt, Besejlingen af	349	Carnegie Fondet	108
«Alfred Hage» og «Sara», Tysk Priseretsdom mod	391	Casablanca, Besejlingen af	311
«Almagrundet» Fyrskib, Forkert Position for	70	«Chr. Broberg»s og «Maryland»s Forlis efter Sammenstødet med Miner, Dpsk.	283
Amerikalinie, Den norske	14, 91	«Columbia», Brand i engl. Dpsk.	165, 179
— En svensk-amerikansk	43, 379	Cork, Kutyme i Kornforretningen i	393
Amerikansk Flag, Indregistrering af udenlandske Skibe under ..	367	Cromarthy Firth og Moray Firth Havneterritorium, Grænserne for	31
— Toldlov, En ny	24		
«Anna», Nyt Dpsk.	248	D.	
Antedaterede Konnossementer til russiske Havne, Faren ved ..	15	Dampskibslinier, Ny	34
Antwerpen, Hyreforholdene i	43	Dania, Dpskss.	71
Arbejderforsikringsraadets Virksomhed i 1913	83	Danmark, Dpskss.	25, 42
Arbejdsvugten om Bord	362	— Norge og Sverigs Note til de krigsførende Magter, Orulyden af	373
Archangelsk, Dybden i Sokanalen ved	251	— Neutralitet i Tilfælde af Krig mellem fremmede Mag- ter, Kongelig Anordning ang. visse Bestemmelser med Hensyn til	263
— Havuedamperen i	121	—'s Neutralitet, Om	362
— Lastning af Træ i	399	Dannebrog, af 1896 og Nepiun, Dpskss.	70, 111
— Ny Isbryder i	349	Dansk Dampskibsrederiforening	245
Argentina, Om Kulforsyning paa Rejser til	285	Danske Damp- og Motorskibe forsynet med Radiotelegraf, For- tegnelse over	237
— Traadløs Telegraf i	69	— Lloyd	152
«Ariel», Sk. af Svendborg, Mærkelig Rødning om Bord i	49	— Trawlere, En Advarsel fra England til	392
Armerede britiske Handelsskibe	207	— Undersaatters Forhold overfor krigsførende Magters Re- geringsskibe, Lov om	267
Australien, Dansk-svensk Samarbejde paa	336	Dansk-fransk Dpskss.	61, 111
		— Handel og Søfart under Krig mellem fremmede Magter, Kongelig Anordning om Regler, der bør iagttages til Be- tryggelse af	272
B.		— Krigs-Søforsikring for Varer, Fastsettelse af Statuter for	332
Baltic and White Sea Conference 61, 72, 108, 127, 143, 165, 229, 299, 307		— — — Bestyrelsen for	335
«Battle Abey»s Undergang, Barken	71	— -russisk Dampskss.	128, 155
Batum Distrikt i 1912, Handel og Skibsfart i	32	Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Belgiske og franske Tidsbefragtere, Faren ved at gøre For- retning med	137	Aarsberetning	200
Berlin-Stettin Kanalen, Om	42, 213	Aarsgeneralforsamling .. 217, 222, 232, 239, 246, 252, 261, 269, 285, 290, 298	
Blaavandshuk Radiotelegrafstation	56	Bestyrelsesmøde	181
Bogføring, Om Skibes	335, 338, 344, 352, 363	Fyns Kreds	83, 92
Bogo Lodseri, Forslag til Lov om Nedlæggelse af ..	373, 386, 392	Ærø Kreds	194
Bombay, Ny Dokanlæg i	115	Dansk-svensk Overenskomst om Afmærkning af Vrag om Vrag- signaler i Sundet m. m.	18
Bombossens, Beretning for Aaret 1913 fra Stiftelsen	343	Dansk Søulykke Statistik	17, 398
Borup, Anders Jensen, Redningsmand	336	Dardanelle, Sejladsen gennem	15, 159
Bosperus og Sortehavet, Forskrifter for Besejlingen af	214		
Botnisko Bugt og Adriaterhavet, Besejlingen af	349		
Britiske Handelsskibe, Armerede	207		
— Havne, Besejlingen af	267		
— Regler for Dækslast, De	329, 343		
— Sejlskibe, Forsvundne	207		
Buenos Aires, Begæret efter Tonnage i	306		
Burmeister & Wain	71, 101, 108, 115, 173, 191		

	Side
Dardanellerne. Spærring af	328
Det forenede Bugsererselskab	71, 94
— — — Dampskibsselskab	91, 136, 154
— — — Bygning af ny Skibe til	34
— — —'s Begravelseskasse	70
Dieselmotorskibe, Om Bygning af	64, 94, 115, 128, 156, 179, 265, 295, 341, 352, 394
— Om Sikkerheden til Søs i	113
Hoover, Sejladserne gennem Strødet ved	290
Drivende Vrag, Bor der sættes Ild til	200
Drogdeus Uddybning, Mode i Foreningen til Søfartens Fremme om	46, 139, 152
Dæksladninger af Tommer, En foreslaet international Konference om	237
Dækslast, Midlertidige britiske Bestemmelser ang.	329, 343

Domme:

Højesteret:

Erstatning for beskadiget Ladning (A/S. I. D. Koopmanns Svineslagteri ktr. engl. Dpsk. »Aisla«)	83
— for beskadiget Ladning (A/S. A. Nielsen & Co., Nykjøbing F. ktr. Dpsk. »Hartz«)	83
Strid om Bjergelø (Em. Z. Svitser ktr. spansk Dpsk. »Edmond Gustave«)	83
— om Bjergelø (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Regulus«)	128

Overretten:

Strid om Bjergelø (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Regulus«)	128
---	-----

Sø- og Handelsretten:

Bjergelø (Nordischer Bergungverein, Hamburg ktr. Dansk-russisk Dpskss. paa Dpsk. »Peter Berg«s Vegue)	4
— (Ths. Wilson Ltd., Hull ktr. Dpskss. Dannebrog) ..	4
— (C. K. Hansen paa Dpsk. »Edmond Gustave«s Vegue ktr. Em. Z. Svitser)	45
Erstatning for beskadiget Ladning (Firm. Enrico Gismoudi & Co., Genua, ktr. Dpskss. Thore)	5
— (Amagerlands Producentforening ktr. D. F. D. S.)	367
— (Dampskibsselskabet Øresund ktr. Dpsk. »Kronprinsesse Louise«)	336
Hyretillæg paa Grund af Minefaren (Sofyrbøder J. F. Wantzin ktr. Det dansk-russiske Dampskibss.) ..	368
Overtrædelse af Solovens § 308 (Det Offentlige ktr. Maskinmester H. J. T.)	4
— af Solovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører B. C. J.)	16
— af Solovens § 306 (Det Offentlige ktr. Styrmand F. V. P.)	16
— af Solovens § 293 og § 306 (Det Offentlige ktr. Skibsf. S. M. C. og Styrmandene N. C. N. og H. C. H.)	321
Paasejling (3/m. Sk. »Fanny« ktr. norsk Dpsk. »Luna«) ..	380
• Romning (Det Offentlige ktr. Maskinmester H. J. T.) ..	4
— (Det Offentlige ktr. R. K. M. E. P.)	6
Sammenstød (Det nordenfjeldske Dampskibss. Trondhjem ktr. Dpsk. »Tranquebar«)	152
— (Norsk Dpsk. »Rønterio« og Dpsk. »Sumit«)	312
— (Det forenede Bugsererselskab (»Holger«) mod Dpsk. »C. P. A. Koch«)	387
Strid om Betaling af Havnepenge (Sysselmand O. Effersøe, Trangisvaag ktr. Skibsf. J. Godfredsen)	35
— om Betaling af Sygepenge (Matros Mogens Mogens ktr. Em. Z. Svitser)	46
— om Losningsudgifter (Vogumand J. P. Jensen, ktr. Speditionsfirmaet Emil Stephensen Eftfl.)	16
— om Losningsudgifter (The Gans Steamship Line ktr. A/S. Dansk Svovlsyre og Superfosfatfabrik)	393

Frederikshavn Særet:

Bjergelø (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Regulus«) ..	128
---	-----

Belgisk Domstol:

Erstatningsansvar for Ulykkestilfælde under Indladning (Arbejdsmand Blanchart ktr. Dpskss. Viking) 191, 194	
---	--

Engelsk Domstol:

Priseretsdomme (»Marie Glaeser«, »Else Kunkel«, »Henry Furst« og »Albert Clement«)	328
Sammenstød (Clan Linien ktr. Dpsk. »Esrom« og Pram »Wills Nr. 66«)	115

Kanadisk Domstol:

Sammenstød (»Empress of Ireland« og norsk Dpsk. »Storstad«)	245
---	-----

Tysk Domstol:

Gode Priser (Dpsk. »Sara« og »Alfred Hage«)	391
Sammenstød (Tysk Dpsk. »Antonie« og Sk. »Phoenix«) ..	192

Norsk Domstol:

Afmønstring i Folge Solovens § 82	311
---	-----

Dødsfald:

Skibsreder Otto I. Berg, Frederikshavn	14
Kaptajn Gunnarsen, Tvedestrand	14
Vicekonsul J. C. Koch, Bodo	14
Konsul L. J. van der Hude, Svendborg	25
Redningsmand Laust Pedersen Flyvholm	70
Skibsfører M. N. Madsen	83
Skipper H. R. Bonnesen, Frederikshavn	84
Flv. Navigationskoleforstander Drewsen	91
Styrmand Carl Mørch, Kalundborg	91
Skibsfører Hans S. Pedersen, Sønderho Fano	91
Skibsfører J. Georg Olsen, Thure	121
Skibsfører P. G. Bom	144
Flv. Justitssekretær Andreas Greensteen	160
Sekretær Ludvig Petersen	173
Dampskibsekspeditor I. C. Møller	207
Kaptajn A. V. Knudsen, Fmd. i Kjøbenhavns Skipperfor. ..	221
Havnefoged Mathias Pedersen, Nordby Fano	231
Badfører Jens Rasmussen, Skagen	251
Skibsfører Jens A. Svarrer, Nordby Fano	251
Translator P. M. Baltazar Petersen	275
Navigationskoleforstander L. Nic. Sørensen	306
Skibsreder W. B. B. Lundgreen, Göteborg	312
Styrmand Chr. Winter	336
Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal	346
Kaptajn Martin Møller	349
Skibsfører Sofus Valdemar Schmidt	355
Redningsmand Peder Jensen Harboesgaard	367
Kaptajn H. Lindholm-Kurtzhals	380
Skibsfører Hambroe Møller	392

E.

Efterretninger for Søfarende	I omtrent hvert Nr.
(Se endvidere Specialregistret for de officielt udgivne Efterretninger for Søfarende).	
»Eklipika«s Undergang, Dpsk.	82, 91, 100
»Empress of Ireland«s Sammenstød med norsk Dpsk. »Storstad«	191, 237, 245
Engelske Farvaude, Slukning af Fyr og Inddragning af Sømærker i de	306, 385
— Havne, Advarsel til Skibe mod at benytte Signaler ved Anløbning af	346
— — Om Visitation i	346
— Kanal, Sejladserne gennem	385
Engelsk Priseretsdom	328
England, Forbud mod Indførelse af Vaaben m. m. til	336
— Kuldførslen fra	275
— Tilbageholdelse af danske Ladninger i	284
Esbjerg, Den ny Trafikhavn i	3, 312, 336
Esbjerg, Indsejlingen til	72

F.

»Falstria«, Dieselmotorskibet	179
Femørn-Belt, Sejladserne i	355
Finanslovsforslaget 1915—1916	339, 350, 356, 375
Finland, Udførsel af Træløst fra	346
Finske Havne, Fritagelse for danske Skibe for at betale Lods- penge mellem	82
— Lodsvesen, Det	160
Fiona, Dpskss.	82, 129
Firth of Forth, Havnen ved	374

	Side
Fiskeriberetning for 1913	365
Flidspræmier til Navigationslever	108
Foreningen til Søfartens Fremme	139
Forhyringsvæsnat	128
Fragtfortjeneste i 1913, Danske Skibes	159
Fragtmarkedet	1 omtrent hvert Nr.
Frankrigs Handel og de neutrale Skibe	275
Franske Havne, Manifeste og Passagerlister i	24
— Havne, Toldboder for Forefindelse af Tobak og Tændstikker om Bord i Skibe i	137
— Legationer og Konsulaters Kancellier, Om Afgifter, der skal erlægges af fremmede Nationers Skibe til	36
— og belgiske Tidsbefragtere, Faren ved at gøre Forretning med	137
— Priseretter, Om	328
»Frederik VIII«, Dpsk. 6, 70, 100	100
Frihavnen, Konflikten i	4

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

Aarsberetning .. 214, 231, 238, 245, 252, 267, 322, 330, 337	337
Møddeliser fra	23, 61, 99, 127, 159, 199, 229, 259, 297, 327, 361, 385

G.

Gefion, Myren, Progress og Skjalm Hvide, Dpskss.	61, 130
---	---------

Generalforsamlinger:

Ajax	194
Burneister & Wain	101
Carl, Skjold, Gorm	117
Dampskibsselskabet paa Boruholm af 1866	149
Dannebrog, af 1896, Neptun	111
Dansk Dampskibsrederforening	245
Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk	204
Dansk-fransk Dampskibsselskab	111
Dansk-russisk Dampskibsselskab	155
Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Aarsgeneralforsamling 217, 222, 232, 239, 246, 252, 261, 269, 285, 290	261, 269, 285, 290
Fyns Kreds	83, 92
Æro Kreds	194
Den alm. danske Skibsforerforening	72, 102, 108
Det forenede Bugserselskab	94
Det forenede Dampskibsselskab	154
Det helsingorske Dampskibsselskab	118
Det kgl. octr. Søassurancekompagni	131
Dragør Skibsreder- og Skibsforerforening	64
Fiona	129
Foreningen til Søfartens Fremme	139, 152
Gefion, Myren, Progress og Skjalm Hvide	130
Hafnia	64
Havet	154
Heimdal	117
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft	169
Kjøbenhavns Skipperforening	103, 325
Marstal Skipperforening	63
Mereur og Vulcan	118
Nordisk Skibsrederforening	273
Nordsøen	155
Orion	169
Prins Valdeemar Foreningen	37
Skandia	38
Svendborg Søassurance	86
Svendborg Søassurance Fragtforsikrings Afdeling	130
Søassuranceforeningen Æro	111
Sømandsforeningen	149
Sonderho Enkekasse	111
Sonderho Understøttelsesforening	87
Thore	210
Thurø	130
Torm	194
Tøjassuranceforeningen Neptun	111
Urania	194
Vondila	118, 154
Viking	194
Æro	64

	Side
Ørekassen	64
Østasiatisk Kompagni	154
»Generalkonsul Elissejff«s Stranding	121
Georg Stages Minde, Stiftelsen	71, 230
»G. Koch«s Stranding, Om	144
Gyroskopkompasset, Om	199

H.

Hafnia, Dampskibsselskabet	42
Handelsministeriet, Indenrigsministeriet og Trafikministeriet, Eulægnings af	25, 121
— Ministeriet for Handel og Søfart hedder nu	121
Handelsoverenskomst. En dansk-bulgarsk	34
Handelssofarten under Krig, Foredrag om	276, 286
Handelstraktater mellem Tyskland og de krigsforenede Magter, Ophævelse af	290
Hansen, C. K., Firmaet	290
— C. K., Antagelse af Styrmandselever til Firmaet 100, 107, 238	238
Havbørre Fonden, Beretning for Aaret 1913	237
Havner og Forlis	1 omtrent hvert Nr.
Havne, Danske	Næstsiste eller sidste Nr. i hver Maaned
»Hebe«s Forlis, Belønning til Redningsmand ved Sk.	200
Heimdal, Dampskibsselskabet	91, 117
Helsingør, Nyt Bunkerkuldepot i	82, 108
Hjarno Bro, Paasejling af	15
»Holland«s Stranding ved Høiens Fyr, Dampskibet	367, 379
Hvidehavet, Befragtningsforholdene i	306
Højdemetoden	72

I.-J.

Japan, Skibsfarten paa	33
Jernmalindustri, Krigens Indvirkning paa den svenske	398
»Ildjerisfluen« i Kristianfjord, Grunden	349
Iudførsel og Udførsel, Straf for at handle i Strid med afgivne Erklæringer vedrørende	358
Irlands Nordkyst, Minefelt ud for	355
Ishjerger i Nordatlantehavet, Om	183
Islandsk Dampskibsselskab, Et projekteret nyt	34, 92
Islands Sydkyst, Tilflugtssted for Skibbrudne paa	127
Istjenesten i Nordatlantehavet	108, 183
Italienske Søbefæstninger, Om Skibes Ophold ved	392

K.

»Kamua«s Forlis, Dpsk.	207
Kanada, Om Kystfarten paa	70, 91
Kap de Galata, Nyt Fyr ved	24
Kaspiske Hav, Om Overfladen af	159
Kielerkanalen, Midlertidig Spærring af	182, 328
— Udvidelsen af	200, 230
— under Krigen, Passagen gennem	311
Kiøls Havn, Besejlingen af	328
— Krigshavns Gebet, Betydningen af Signaler for Krigsskibe i	165
Kinesiske Sørovere	135, 152
Kirkwall for Visitation, Anløbning af	346
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft	169
— Havnebestyrelse	91
— Havn, Forhandling om en paatænkt Udvidelse af	346
— Maskinistkskole, Aarsberetning for 1913 fra	207
Kjøge, Nyt Sømandshjem i	166
Knudsen, A. V., Kaptajn, Fmd. i Kjøbenhavns Skipperforening	221
Kommissionsspørgsmaalet, Om	138
Kompasset, Carbidlasters Indvirkning paa	8
Konnossementer til russiske Havne, Faren ved antedaterede ..	15
Konstantinopels Havn, Anvendelse af Bugsorhjelpe ved Ind- og Udsejling af	172
Konstantinopel, Vanskeligheder ved Besejlingen af	319
Konsulatvæsnat	107
Korn- og Foderstoffadninger, Statens midlertidige Garanti for ..	298
Kotka, Bilagt Strejke i	237
Krigen	251, 259, 260, 355, 373, 379
Krigsforsikring	289, 305, 306
— Danske Skibsrederes	319
— for danske Skibe, Kongl. Anordning for Fastsættelse af Statuter for	313
— for danske Skibe	329, 346, 397
— Forslag til midlertidig Lov om danske Skibes	300

	Side
Krigskontrahande, Hvad England betragter som ubetinget og betinget	267, 319
— Hvad Frankrig anser som ubetinget	275
— Hvad Tyskland anser som betinget	328, 374
Krigsrisiko	276
Kristianiafjord, Gruuden »Ildjernsflue« i	349
— Slukning af Fyrene i	267
Kristiania Havn, Bekendtgørelse til Forebyggelse af generende Røg fra Dampskibe uder Ophold i	109
Kronprins Frederiks Fond, Beretning for 1913 fra	237
Kronstadt, Om Fragtforholdene i	182
Kronstadt, Udsigterne for Skibsarten paa	108
Kulkontrakter, Fortolkning af Strejkeklausulen i	137
Königsberg, Afgift for Sejlads gennem Kanalen ved	69

L.

Landslinget, Nyt Valg til	214
Liban, Løsning af Quebrachotræ i	99
Limerick, Reparation af Dokken i	182, 213

Literatur:

J. A. D. Bilsøe: Lærebog i Navigation	72
Det kgl. Søkortarkiv: Fortegnelse over danske Søværker 1914	82
— — — Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til den danske Lods	100
— — — Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til den islandske Lods 3. Udg. 1911	115
— — — Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelser over Fyr- og Taagesignaler i Kongeriget Danmark med Bilande	115
J. Jantzen: Nordiske Domme i Søfartsanliggender	128
Vilh. Arntzen ved B. S. Friis: Almindelig Handelsvidenskab	160
Axel Møller: Erstatningsansvar ved Skibssammenstød	182
H. Brøndstrup: Inkassations- og Procesomkostninger	191
F. V. Mortensen: Aarboeg for den danske Fiskerflaade	200
Jul. Winther: De nordiske Sølove med Domsreferater og Sageregister	324
I. A. D. Bildsøe: Nautisk Almanak	362
Lloyds Register of British and foreign Shipping	32, 33, 135, 152, 320, 374, 388
Lodslovens Revision, Udsættelse af	392
Lodsvang ved Sejlads til og fra Kjøbenhavn, Lov om	263
Lodsvirksomhed i England, Udlændinges Adgang til at udøve Lodsvesnet, Lov om midlertidige Foranstaltninger ved	280
— Om Lov om midlertidige Foranstaltninger ved	275, 283
London Deklarationen af 1909, Krigen og	297
— — De krigsførende Magters Stilling til	357
— — Englands Tillægsbestemmelser til	399
Løsning i London, Om	346
Losseplads ved Middelgrunden, En	144
Luger, Om Betydningen af forsvarlig Skulking af	100
Løsningsmidler, Lastdampere og deres	200, 207

M.

Maaling af Skibe, som skal passere Panama Kanalen, Om	229
»Malakka«, Dieselmotorskibet	265
Malmo, Bygning af en Frihavn i	346
»Margrethe«s Stranding, Det danske Havundersøgelsskib	15
Mariager Fjord, Andragende til Rigsdagen om en Forbedring af Belysningsforholdene ved Indsejlingen til	34
Marstal, Nyt Dampskibsselskab	121
»Maryland«s og »Chr. Broberg«s Forlis, Dpsk.	283
»Mary«, stødt paa en Mine, Dpsk.	379, 386
Masnede Broen	44
Meksikanske Havbugt, Havnen Orange ved den	81
»Michail Ontchoukoff«s Havari, Dpsk.	15
Middelgrunden, En Losseplads ved	144
»Mimosa« og »Svithod«, Sammenstød mellem Dpsk.	343
Minefaren i Nordsoen, Om	267, 283, 290, 297, 305, 320, 379, 386
Minefelt ud for Irlands Nordkyst, Et	355
Miner, Om	327, 362, 365
Ministeriernes Omlægning	25, 121
»Moa«s Forlis, Dpsk.	71
»Monroe«s Undergang, Dpsk.	71
Moray Firth og Cromarty Firth's Havneterritorium, Grænserne for	31

	Side
Morso, Dampskibsselskabet	62
»Mortén Jensen«, Motorskonnert	72, 166, 173, 191
»Moskov«, Dpsk.	341
Motorfyrskib, Et nyt	149
Motorindustri, Om dansk	237
Motorreduingsbaad, En	143, 319
Musæum for Handel og Søfart, Et	143, 147
Mæglere, Udnævnelse af ny	136
Møller's Rederier, A. P.	115
Møller, H. C. V., Havnebygmester	91
Møller, Jacob, Skibsfører, Formand for Kjøbenhavns Skipperforening	325
Mønstringkontoret	72

N.

Navigationselever, Flidspræmier til	108
Navigationsvæsnet og Søværingsvæsnet, Forslag til Lov om	56, 62, 176, 183, 335, 374
Navigationsvæsnet og Søværingsvæsnet, Om	151, 181
New Orleans, Sundhedsforanstaltninger overfor	346
New York—Kjøbenhavn, Ny Dampskibslinie mellem	374, 386
»Niels Juels« Forlis, 3/m. Sk.	121
Nordatlantehavet, Isbjerge i	183
— Istjenesten i	108
Nordatlantiske Dampskibsselskaber, Foreslaet Møde mellem de	72
— Dampskibsselskaber, Overenskomst mellem de	83
Nordd. Lloyd og Hamburg—Amerika Linien, Overenskomst mellem	166
Norden, Dampskibsselskabet	25, 42
Nordisk Skibsrederforening	273, 276, 286
— Skibsrederforening 1899—1914	181
Nordsoen, England erklærer hele Nordsoen for Krigsskueplads	355, 361
— erklæret Konkurs, Dampskibsselskabet	166
— Minefaren i	267, 283, 290, 297, 305, 320, 379, 386
— Minespærringen i	328, 391
— Opfiskning af Miner i	365
— Nordsoen, Ruterne over	298
Norges Handelsflaade i 1914	398
— Udkast til Lov om Forsikring af Skibe mod Krigsrisiko	278
Normaluret	144
Norrlands Stuvareforbund	290
Norske Dampskibsfart, Statsunderstøttelse til den	15
— Handelsflaades Fragtfortjeneste i 1912, Den	320
— Redningsvæsen, Det	349
— Veritas 1864—1914, Det	379
Norsk Vareforsikring	312
Nybygninger, Køb og Salg	I omtrent hvert Nr.
»Nygaard«s Stranding, Dpsk.	385, 392
»Nykjøbing Mors«, Dpsk.	71
»Nykjøbing«, Nyt Dpsk.	359

O.

Odermundingens Bifloder, Ny Toldforordning for	56
»Oklahoma«s Forlis, Amerikansk Dpsk.	15, 34, 42, 81, 127
Olsen, O. J. C., Havnemester	83
Oplægning af Skibe, Om	72
Orange, Ny Havn ved den mexikanske Havbugt	81
»Orient«s Stranding, Barkskibet	109

P.

Panama Kanal Løven	207
— Kanalen, Maaling af Skibe, som skal passere	229
— Kanalen, Om	43, 82, 121, 160, 173, 182, 200, 207, 213, 252, 298, 312, 346, 361
— Kanalen, Særlige Tonnage-Certifikater for Skibe, som skal passere	297
Patagoniske Søvej, Benyttelse af den indenskærs	200
Pendulpropelleren, Voigt's	69
Pentland Firth og The Minch lukket, Stræderne ved	361
»Perikles« Undergang, Græsk Dpsk.	191
Petroleumskilder, Fund af	72
Poulsen, P. A., Konst. Forhyringsagent	128
Portugisiske Havne, En Afgift paa fremmede Skibe i	267
Priserregler og Priseretsregler i det tyske Rige	292
Priseretsdomme	328, 391
Protestnoter til de krigsførende Magter	367

	Side
Quebracho Træ, Losning af	99
R.	
Radiotelegrafstationen ved Blaavandshuk	56
Radiotelegrafstationer i danske Damp- og Motorskibe, Fortegnelse over	237
Rauho, Trafiken paa	392
Redningsapparat, Et nyt	374
Redningsmandskabet, Belønninger til	44, 251
Redningsvæsen, Det danske	135
Redningsvæsenet, Bygning af en Motorredningsbaad til	143
Røgskabsforelse i Skibe, Om	335, 338, 344, 352, 363
Riga-Broen i St Petersborg, Sejladsen gennem	159
Rigas Havn, Regler for Besejlingen af	99
Rigsdagens Hjemsendelse	207
»Rosenborg«, Nyt Dampskib	196
Ruslands Handelsskibs fart, Om	160
— Udforselsforholdeue fra	328
Russiske Havne, Adressekommision i	107, 127, 213
— Havne, Faren ved autedaterede Knosossementer til ..	15
— Havne, Ny Anordning om Skibes Adgang til	82
— Havne, Regler angaaende Besejlingen af	99
S.	
»Saint Augustin«s Forlis, Den franske Postdamper	25
Saint Brioux, Midlertidig Spærring af Dokken i	160
Saint Servan, Midlertidig Lukning af Havne i	14
»Samso«, Nyt Dpsk.	352
Savnede Skibe i 1913	375
Schutzverein Deutscher Rheder, Aarsberetning for 1913 fra ..	230
Sejladeforholdene, Meddelelse til danske Skibsredere og Skibsførere om at søge Oplysning om	386
Sejlskibe, Om Bygning af store	200
»Siam«, Motorskibet	44
Sikkerheden til Søs, International Konference om	4, 14, 34, 53, 214
Sikring af Menneskeliv paa Søen, Konvention ang. Forholdsregler til	346
Skandin. Dampskibsselskabet	25
Skibsbesætninger, Belønninger til	4
Skibsofterretninger	I hvert Nr.
Skibsfarten og Krigen	312
Skibsfart i Krigstid, Om	260
Skibsforsikring mod Krigsrisiko	289
Skibsslys om Bord i danske Skibe, Bekendtgørelse om de Skibsførerne paahvilende Pligter m. H. t. Anvendelse af ..	331
»Slejpmær«, Salg af Havneens Ishryder	78
Smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget, Foranstaltninger mod Smyrna, Indsejlingen til	336
Sortehavet og Bosphorus, Forskrifter ved Besejlingen af	213
Sortehavet og Bosphorus, Forskrifter ved Besejlingen af	214
Spekulerende Mæglere	62
Spørgsmaal og Svar:	
Kan en af Retten udnævnt Besigtigelsesmand siges at være upartisk, naar han er interessoret i det Værft. ved hvilket Skibet skal repareres?	37
Skal et Skib, der er grundstødt i eller nær befærdet Farvand (Art. 11, sidste Stykke) føre de i Sovejsreglerne Art. 4 a, sidste Punktum nævnte 2 sorte Kugler som Dagsignal?	79
Hvilket Taagesignal skal i eller nær befærdet Farvand grundstødt Skib give?	179
Et Skib er befærdet fra skotsk til dansk Havn, men efter Afslutningen spærres Ladepladsen ved Forbud fra det britiske Admiralitet. Befragteren fordrer saa, at Skibet skal sejle til anden sikker Ladeplads paa samme Fjord; or han berettiget hertil?	369
Statsrederibedrift i Vestaustralien	214
Stettin—Berlin Kanalen, Om	42, 213
Stettin, Nedsættelse af Afgiften for Sejlad paa	33
Storbritannien og Irland, Ind- og Udførsel af Varer til ..	343, 362
Storbritannien og Irland, Prisretterne i	392
Storebælt, Trafiken i	320
»Storstad«s Sammenstød med »Impress of Ireland« ..	191, 237, 245
Storstrømmen, Broen over	44
St. Petersborg, Sejladsen gennem Riga-Broen i	159

	Side
Strejkeklausulen i Kulkontrakter, Om	137
Styrmandens Medansvar ved Navigeringen, Om	121
Styrmandselever til Firm. C. K. Hansen, Antagelse af 100, 107, 238	15, 69
Subventioner, Skibsfarts	15, 69
»Sunbeam«, En Rekordrejse med Yachten	41
Sundet, Dansk-svensk Overenskomst om Afmærkning af Vrag, om Vragsignaler m. m.	18
Suez Kanalens Drift i 1913	259, 386
Svondborg Somandshøjskole, Aarsberetning fra	43
Svensk Amerikalinie, Startning af en	43, 379
Svensk-dansk Overenskomst om Afmærkning, om Vragsignaler i Sundet m. m.	18
Svenske Farvande, Minespærring i	289
— Farvande, Slukning af Fyr og Udlægning af Miner i ..	275
— Jernmalminudstri, Krigens Indvirkning paa den	398
»Svithiod« og »Mimosa«, Sammenstød mellem Dpsk.	343
Svitzers Bjergningsentreprise, Em. Z.	82, 237
Soassurandører, Mode i Foreningen af danske	329
Sudertälje Kanalen, Spærring af	25
Søfartsmuseum, Et	143, 147, 214
Søfartsmøde, Det 7de nordiske	34, 82, 128, 237, 251
Søfolks Stemmeret	213
Søforber og Søforklaring:	
Sammenstød med en Mine (Dpsk. »Chr. Broberg«)	320
— — — (Dpsk. »Maryland«)	321
Stranding (»Generalkonsul Elissejeff«)	121
Søkort, Rettelser til og ny Udgaver af	144, 166, 260, 320
Sømandsbiblioteket for Danmark	355
Sømandsdaad, En rask	383
Sømandsmission, Den danske	35
Sømandsstrejke	252
Søminer, Om	327, 329
Sømændenes Forbund, Opsigelse af en gældende Overenskomst	397, 398
Søværingsvæsenet og Navigationsvæsenet, Forslag til Lov om ..	42, 56
62, 174, 183, 335, 374	
Søværingsvæsenet og Navigationsvæsenet, Om	151, 181
Sø- og Handelsretten, Valg af Medlemmer til	14
Sø og Land	I omtrent hvert Nr.
Søretskonference i Kjøbenhavn, En Gave fra de britiske Delegerede til Formanden for den interantionale	15
Sørovere, Kinesiske	135, 152
Soulykke-Statistik, Dansk	17, 398
T.	
»Tasman«s Undergang, Norsk fremstødt Bark	92
Telegrammers Affattelse under Krig, Om	284
The Minch og Pentland Firth lukket, Stræderne ved	361
Thielsen, Sejladsen paa	306, 355
Thore, Fartplan for Dampskibsselskabet	15, 393
Thornycroft & Co., Skibsbygger- og Motorfabrikantfirmaet	91
Thyborøn Kanal, Forslag om Uddybning og Sikring af	159, 166
Tidscertepartier, Befragteres	138
Tidstab ved Opbringelse, Mulig Erstatning for	349
»Tonkin«, Dieselmotorskibet	341
Tonnage-Certifikater for danske Skibe, som skal passere Panama Kanalen, Særlige	297
Torm, Dampskibsselskabet	61
Trandlæs Telegraf, Om	34, 69, 199
Tre-Højde Problemet	72
Trollhätta Kanalen, Sejladsen paa	392
Tuxham Motoren, Om	307
Tværskodder, Jernskibes	81
Tyske Farvande, Skibsforlis i de	306
— Forskrifter til Forebyggelse af Ulykkestilfælde om Bord	229
— Rige, Prisregler og Prisretter i det	292
Tyskland, Betinget Kontrabande i	328, 374
— og de krigsførende Magter, Ophævelse af Handelstraktater mellem	290
»Tysla«s Forlis efter Sammenstød med en Mine, Norsk Dpsk. ...	267
U.	
Udførsel af visse Varer, Forbud mod	358
Udførsel og Indførsel, Straf for at handle i Strid med afgivne Erklæringer vedrørende	358
Ulykkesforsikring under Krigsforhold, Søfolks 276, 284, 311, 319	

	Side
Ulykkesforsikring, Søfolks	152, 204
Ulykkestilfælde om Bord i Skibe, Tyske Forskrifter til Forebyggelse af	229
Under Dannebrog, Medlemsbladet	71
Undervands Stødminer, Om	329
V.	
»Valborg«, Nyt Dampskib	179
Valparaiso, Om	381
Vareforsikring under Krigsrisiko	284
Varer, Forslag til midlertidig Lov om Krigsforsikring af	314
— Krigsforsikring af	311, 329, 332
Vejroversigt over Nord-Atlantehavet	8, 62, 92, 122, 160, 192, 224, 264,
Vejrtelegrammer til Skibe i Søen. Radiotelegrafiske	100
Vendila, Dampskibsselskabet	82, 118, 154
Verdens Handelsflaader, Statistik over Fordelingen af	17
Vesterhavet, Dampskibsselskabet	71
Vestindiske Kompagni, Det	168
Vestkysthavnosagen	151, 159, 166
Viking, Dampskibsselskabet	115
»Viking«, Skoleskibet	3
Valdgiftskendelse:	
Somandsforbundets Strejkevarsel erklæres ugyldigt	398
Voigt, R. J. J., Havnemester ved Skagens Havn	108
Vyl, Et Motorfyrskib til	149

	Side
Værnepligtige til Søværnet, Lov om Indkaldelse af	72
Værnepligtige til Søværnet, Om Forslaget til midlertidig Lov om Indkaldelse af	41
Y.	
»Yrsa«, Dpsk.	210
Æ.	
Æro. Besejlingsforholdene ved	362
Ø.	
Økonomisk Fremdrivning af Skibe, Foredrag om	69
Øresund, Om Passagen gennem	349
Østasiatiske Kompagni, Bygning af et firemastet Motorsejlskib til Det	4
— — Det	128, 145, 152, 154
Østersøen og Nordøen, Spærringen af	391
Østrig-Ungarnske Handelshavne, Om Besejlingen af	346
Illustrationer.	
Skibsfører H. R. Bonnesen, Frederikshavn	84
Kort over Thyborøn Kanal	130
Motorskonnert »Morten Jensen«	166, 167
Motorskonnert	308
Tuxham-Motorer	308

Indholdsfortegnelse

over

Efterretninger for Søfarende

1914.

Danmark.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Bestem. ang. Lodstvang.....	1732	Bestem. ang. Lov-Overtrædelse	1942
Adv. til Handelsskibe.....	1920	Bekendtg. m. H. t. Flagføring.....	2460

I.

Østersøen.

<i>Gjedser-Rev—Warnemünde.</i> Vrag afm. ...	2405	<i>Ystad—Utklippan.</i> Bk. og Søm. til Opmaal.	678
		<i>Simrishamn.</i> Fyr t.	2249
		<i>Ahus.</i> Afm. for.; Søm. ind.; udl.; Afm. for.; Lystd. forsv.; midl. omb.; Fyr t. 4.	148
			411. 797. 1170.1248. 2293
		<i>Lägerholmen.</i> Fyr t.	2330
		<i>Blekingskusten.</i> Afm. for.	5. 595. 728
		<i>Sölvesborg.</i> Fyr t.	2209
		<i>Hellevik.</i> Fyr t.	2406
		<i>Hanö sund.</i> Gr.	1982
		<i>Karlshamnsliden.</i> Fyr t.	2160
		<i>Ronneby.</i> Fyr t.	2331
		<i>Blekingskusten. Ronneby. Dunsö nab.</i>	
		Lystd. midl. omb.	1009
		<i>Nältraby</i> Fyr t.	1921
		<i>Karlskrona.</i> Skydm.; Gr.	953. 2433
		<i>Karlskrona. Godnatt</i> Fyr og <i>Esken</i>	
		Lystd. sl. Advarsel	1611
		<i>Karlskrona og Färösund.</i> Søm. ind.	1612
		<i>Klotel.</i> Klt. for.	5. 595
		<i>Kalmarsund.</i> Gr. fu.	1694
		<i>Degerhamn.</i> Døgnmrk. anbr.	1822
		<i>Utgrunden.</i> Fyrsk. ind.; udl.	108. 458
		<i>Trädgårdsgrund.</i> Lystd. i Uorden;	
		i Orden.....	679. 729
		<i>Mönsterås.</i> Fyr sl.	1823
		<i>Öland. Ölands Södra Udde.</i> Fyrsk. udl.,	
		Lys-Fltd. ind.; Lys-Fltd. midl. omb.;	
		Udl. af Fyrsk. og Inddr. af Lys-Fltd.	
		udsat.....	270. 547. 1613
		<i>Risinge.</i> Søm. udl.	2210
		<i>Ölands Norra Udde.</i> Vrag; forg. efter-	
		søgt	2211. 2294
		<i>Gotland.</i> Miner uskl.	2212

Danmark.

<i>Rodsand S.</i> Lystd. drev. fra Stat.....	2
<i>Gjedser.</i> Oplysn. om Rad.-Tel.-Stat.....	1065
<i>Gjedser-Rev</i> Fyrskih forsynes med Rad.-Tel.-	
App.; Fyrsk. NW. Vrag.....	796. 1624
<i>Hestehoved</i> Fyr ESE. Vrag afm.; Vragvuger	
ind.....	1066. 1316
<i>Moen. Dronningestolen E.</i> Vrag	2021
<i>Bogestrøm.</i> Klt. udl.; ind.	359. 2248
<i>Bornholm. Ronne.</i> Fyr for.	107
<i>Nexo.</i> Havnebassin midl. sp.; aabnet	1007
	2329

Sverrig.

Oplysn. om Miner, Fyrbelysning og Af-	
mærkning.....	1669
Fyr t. til Hjælp for gennemg. Trafik....	1751
Fyr atter t. Taagesign. gives.....	1836. 2160
	2209. 2249. 2293. 2330. 2331. 2406
Vinterafmærkning.....	2022
Slukning af Fyr. 1610. 1836. 2084. 2121.	2122

S.- og E.-Kyst.

Slukning af Fyr. 1610. 1836. 2084. 2121.	2122
<i>Trelleborg.</i> Lystd. for. midl.; Fyr br. lejlig-	
hedsvis.; Fyr t.	895. 1668. 1794
<i>Trelleborgsred.</i> Fyrsk. midl. omb.	1008
<i>Kullagrundet.</i> Fltd. forsv.	2161
<i>Ystad.</i> Søm. udl.; Lystd. ind.; Søm. udl.;	
Lystd. udl.	3. 147. 314. 546

	Lobe-Nr.		Lobe-Nr.
Rusland.		Tyskland.	
Rad.-Tel.-Vejrberetn.	461	Sommerafm.	416
Oplysn. om Lodstvang.	549	Advarsel.	1830
Fyr slukket.	1575	Vinterafm.	2308
Miner.	2123	Memel. Dybde aft.	966
Finske Bugt.		Königsberg. Pregel. Havnearb.	1069
Bestem. vedr. Besejl. 1734.	2085	Memel—Brüsterort. Miner.	2309
Petrograd (St. Petersburg) og Kronstadt.		Pillau. Skydn.; Afm.; Uddybn.; Skydn.	316 807. 1328. 1389
Havne spærret.	1573	Seetief. Afm. for.	642
Neva. Fyrsk. midl. for.; Oplysn. om		Frisches Haff. Königsberger Rinne. Vrag;	
Fyrsk.	1176. 1254	bortt.	2137. 2250
Kronstadt. Fyr for.; Søm. udl.	506. 1515	Frische Nehrung. Kahlberg. Fyr t.;	
Kronstadt Bugt. Tolbuchin Fyrtaarn for.		for.	1329. 1762
Farve.	1323	Neufähr. Fyr midl. sl.; t.	149. 275
Seskär. Fyr midl. for.; Gr. afm.	1324. 1755	Danzig Bugt. Skydn.	1461
Kukrunki Banke. Bk. opf.	1516	Weichselriff NE. Vrag afm.	2386
Narva Munding. Dybde.	960	Hela. Vrag bortt.	643
Sommers. Td. udl.	1756	Fedderort. Fltd. bortdr.; paa Stat. 72.	189
Hoft Baake. Fyr t.	1757	Stolpmünde. Fyrbk. for. Farve.	1132
Revelsten Fyrsk. for.	961	Kolberg. Taagesign. for.; Vrag afm.;	
Reval. Rad.-Tel.-Vejrberetn.; Skydn.; Tele-		bortt.	276. 682. 736
grafkab. udl.	461. 1255. 1758	Kamminer Brodden. Gristow. Fyr t.	463
Leontiva Banke. Lystd. for.	859	Dievenow. Afm.	898. 967
Packerort. Fyr midl. for.; Baaker rejst,		Oder. Weite Strewe. Gr. bortt.; Afm. for.	1134 1331
Td. udl.	1015. 1797	Dammansch og Weite Strewe. Uddybn.,	
Kap Spithamn. Gr. afm.	1759	Afm. for.	1331
Odensholm. Taagesign. midl. oph.	1016	Oderbank. Td. drov. fra Stat.; paa Stat. 18.	808
Østersøen.		Adler-Grund. Vraglystd. utter udl.; Vrags	
Moonsund. Stapelbotten. Lystd. for. 462.	640	Belig.; Fyrsk midl. omb.; do.; Oplysn.	
Nukko—Vorms. Sgibneva. Gr., Søm.		om Fyrsk.	507. 860. 1179. 1260. 1332
fl.	1517	Swinemünde. Fyr for.; Taagesign. oph.;	
Werder. Fyr t.	734	Taagesign. gives; Afm. for.; Skydn. 19.	20 229. 277. 464. 1330
Riga Bugt. Bestem. vedr. Besejl.	2085	Stettiner Haff. Fyrsk. ind.; udl.	112. 361
Pernov. Nat.-Stormvars.-Sign.	111	Stettiner Haff og Kaiserfahrt. Bk. opf., og	
Abro SW. Gr.	1177	Fyr t.	1133
Orrenhof. Skær.	963	Grosses Stettiner Haff. Vrag afm.; bortt.	1790 1984
Ainesh (Hainash). Fyr midl. sl.;		Kleines Stettiner Haff. Skydn.	861. 1135
Dybdo.; Fyr t.; Fyr nedl. 227. 413.	962	Heringsdorf—Koserow. Maalt Mil. Td. udl.	1576
		Stettin. Isbrydergebyr oph.	278
Runö N. Søm. udl.	1325	Greifswalder Oie. Fyr for.; br. til Forsøg.	508 644. 1763
Dünamünde. Indløb sp., Miner.	1518	Greifswalder Bodden. Freesendorfer Haken.	
Riga. Rad.-Tel.-Vejrberetn.; Oplysn.		Fyr sl.	113
om Lods; Rett.	461. 1256. 1326	Palmerort Fyr ind.; udl.	113. 417
Messaragotsem. Skær.	963	Lauterbach. Fyr for.	645
Rojen. Fyr midl. sl.; driv. Vragdele;		Stralsund. Afm. for.; Vrag afm.	509. 1519
Fyr t.	227. 806. 962	Gellen. Oplysn. om Vrag.	646
Domesnes—Lyserort. Driv. Hindr. 414.	806	Darsserort. Fyr sl.	1800
Nekman Grund. Fyrsk. ind.; udl. ..	228. 315	Göhren. Fyr t.	465
Førvand ved Dago. Miner udl.; do. 1733.	1798	Kollickerort. Fyr for.	809. 899. 1070
Dago N. Gr. afm.	1760	Ranzow. Oplysn. om Fyr.	1070
Glotova Banke og Vinkova Banke. Gr.;		Jasmund Fyrsk. ind.; udl.; ind.; do.; udl.	114 150. 1071. 1259. 1390
Afm.; Lystd. for.	641. 964	Barhöft. Vandst.-Sign. midl. indstill.	1735
Dago. Reikslagt (Reiks Bugt). Fyr-Bk.		Plantagenetgrund N. Vrag; forg. eftersøgt;	
opf., Søm. udl.	1008	Vrag; driv. Vrag.	73. 151. 317. 418
Dago S. Serro. Oplysn. om Fyr.	965	Darsserort. Bifyr nodl.	1462
Øsel. Taggalagt (Taggalakti) Bugt. Søm.		Wustrow. Fltd. udl. og fl.	1520
udl.	1327	Warnemünde. Fyr midl. sl.; midl. Fyr t.;	
Saritscheff. Fyrsk. udl.	1257	Fyr norm.	683. 737. 1333
Lyserort. Fyrsk. ind.; udl.; midl. omb.;		Lübeck. Travemünde. Priwall. Oplysn.	
udl.	188. 274. 415. 1258	om Fyr.	647
Vindau. Havn spærret.	1838	Trave. Bretling-Pfahl. Vrag afm.	968
Libau. Fyrsk.; ind.; Rad.-Tel.-Vejr-		Femer-Bælt. Td. fl.; Adv. vod Besejl. 862.	2162
beretn.; Søm. udl.; do.; Belysn. oph. 71.	188	Hohwacht Bugt. Forsøggenstd. udl.	419
461. 600. 735. 1574			
Kejser Alexander III Havn. Søm. udl.;			
Dybde; Søm. ind.	735. 1460. 1761		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Gabelsfach</i> Fyrsk. Uv.-Taagesign. midl. oph.	230	<i>Wik.</i> Havnearb., Paabud.....	900
<i>Kieler Bugt. Kolberger Heide.</i> Loesopl...	648	<i>Eckernforde Fjord.</i> Maalt Mil for.; Bk.	
<i>Kieler Fjord.</i> Td. drev. bort; paa Stat.;		<i>Mile-Td.</i> fl.....	153. 231. 738. 1577
<i>Vrag bortt.; Vrag; bortt.; Skydn.</i> 21. 74.	420	<i>Eckernforde.</i> Mole afm.....	970
510. 550. 601		<i>Slien.</i> Fyr perm.....	649
<i>Schönberg Bk. E. Bk.</i> opf.....	190	<i>Flensborg Fjord. Kalkgrund.</i> Fyrsk. midl.	
<i>Strander Bugt.</i> Øv.....	551. 1180	<i>omb.; udl.</i>	1136. 1391
<i>Friedrichsort.</i> Fyr for., Sejlanvisn.;		<i>Gjelling Bugt.</i> Pulle.....	2057
Øv.; Stormvarsel midl. oph.; Storm-		<i>Als-Sund.</i> Afm.....	1736. 2310
varsel gives.....	75. 969. 1922. 1985	<i>Schidenkind.</i> Td. udl.....	863
<i>Kiel.</i> Øv.; Paabud.....	152. 2024	<i>Flensborg.</i> Fyr fl.; midl. Fyr t.; Fyr. fl.	650
<i>Kieler-Kanal.</i> Spærret for Trafik....	2008	971. 1521	

II.

Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

Sundet.		Sverrig.	
<i>Helsingor N.—Helsingborg N.</i> Kabler udl.	1181	<i>Fyr sl. m. m.</i>	2087. 2121
Danmark.		<i>Kullen.</i> Taagesign. for.; For. opsat.	1637. 2437
Rett. til Kort Nr. 210.....	901	<i>Viken.</i> Fyr sl.; Fyr t.....	2087. 2121. 2333
Spær. af gennemg. Trafik p. Søterritoriet.	1608	<i>Viken—Höganäs.</i> Gr. Afm. for.....	1631
<i>Hornbæk.</i> Fyr midl. sl.; t.....	76. 154	<i>Höganäs.</i> Søm. for.....	24. 812
<i>Helsingor.</i> Tid- og Vindsign. midl. oph.;		<i>Råå N. Bk.; Fyr t.</i>	191. 2463
<i>Hindring.</i>	1392. 1986	<i>Helsingborg.</i> Fyr for.....	25. 363. 684
<i>Vedbæk.</i> Vragvager udl.....	1137	<i>Hveen.</i> <i>Kyrkbacken.</i> Søm; ind.....	26. 813
<i>Taarbæk-Rev Lys-Kltd.</i> Lysevne for.	810. 2251	<i>Landskrona.</i> Fyr for.; do.; Fyr t.	364. 1581. 2252
Farvandet ved <i>København.</i> Belyen. delvis		<i>Pillhaken.</i> Lystd. udl.....	1580
sl.....	2086	<i>Malmo.</i> Fyrsk. midlt. omb.; Lystd. udl.	1695
<i>Københavns Red.</i> Lettelse af Lodstvang		2025	
for Smaafartøjer; Nedsættelse af Beta-		<i>Flinterenden.</i> Afm. for.....	27. 814
ling for Tvangslodsning; Lettelse af Lods-		<i>Gustav af Klint.</i> Vager mangler....	1632
tvang for Smaafartøjer....	1821. 2171. 2338	<i>Limhamn.</i> Fyr t.....	2366
<i>København.</i> Sominekorps Øv.-Pl. afm....	552	<i>Lille-Grund.</i> Pulle.....	1334. 1393
Normalur opst.....	602	<i>Skanör.</i> Oplysn. om Fyr; do; Fyr for.	318. 685
Oplysn. om Rad.-Tel.-Stat.....	1072	1394	
Radiotelegr. Vejrberetn.....	1450	Smaalands-Farvandet.	
Miner udl.; Lettelser for lokale Smaa-		Danmark.	
fartøjers Sejlads.....	1565. 1821. 2338	<i>Bogestrom.</i> Søm. fl., Vragvager ind..	815. 902
<i>Middelgrund.</i> Lossepl. afm., Adv. ..	511. 603	<i>Sandhage.</i> Fyr overiset; i Orden..	77. 115
<i>Middelgrunds-Port NE.</i> Somine-Øv.-Pl.		<i>Stenhage.</i> Fyr sl.; t.....	77. 115
afm.; Øvelsessp. udl. ikke.....	1578. 2058	<i>Nyord NW.</i> <i>De fire Koste SW.</i> Pulle.	1395
<i>Trekroner.</i> Taagesign. midl. oph.....	811	<i>Moen.</i> <i>Stege.</i> Fyr t.; Rett.....	365. 1582
<i>Saltholm.</i> Lystd. sl.; Fyr sl.....	2086. 2124	<i>Masnedsund.</i> Løb midl. sp.; Løb aabnet;	
<i>Saltholm E.</i> Stønpulle in.....	553	<i>Jernbanebro i Orden</i>	1018. 1261. 1335
<i>Saltholm-Flak NW.</i> Kltd. udl.....	362	<i>Gronsvund.</i> Adv. m. H. t. Forveksling af	
<i>Saltholm-Flak NE.</i> Lystd. t.; Lystd. ind.	22. 2124	<i>Fyrflinier</i>	2214
<i>Saltholm-Flak-Port.</i> Fyr sl.....	2124	<i>Nyl-Løb,</i> Fyr og Søm. fl.; Tilsand.;	
<i>Dragor.</i> Fyrs Brtd. for.....	1017	<i>Dybde</i>	28. 2253. 2311
<i>Dragor-Port.</i> Fyr i Orden.....	23	<i>Middelgrund.</i> Td. fl.....	192. 686
<i>Drogden.</i> Sten fn.....	1824	<i>Guldborg-Sund.</i> <i>Nordmands-Sand.</i> Sten;	
<i>Drogden</i> Fyrskib. Fyr sl.; Taagesign. oph.	2086	<i>bortt.</i>	972. 1396
2138		<i>Sækkjoberg-Fjord.</i> Vagere udl.....	421
<i>Kalleboer</i> Fyrsk. udl.; Søm. odel..	1182. 1579	<i>Bandholm N.</i> <i>Hollender-Grund SW.</i> Søm.	
<i>Søndre-Flint.</i> Søm. for.; do.; do.; do.;		udl.....	1583
Lystd. omb. m. Vintorsøm.; Kltd. ind.	604	<i>Kirkegrund.</i> Kltd. udl.; ind.....	279. 2254
739. 864. 1463. 2124.	2163	<i>Vejro</i> Fyr NE. Vrag; bortt.....	1944. 1969
<i>Kjøge-Bugt.</i> Skydn.....	2436	Store-Bælt.	
<i>Avedøre.</i> Skydn.; Skydevager udl.;		Danmark.	
Miner udl. Spærring for Sejlads..	740	<i>Bøjer</i> midl. udl.....	1183
1622. 1615		Spær. af gennemg. Trafik p. Søterritoriet.	1608
<i>Lille-Grund NW.</i> Lys-Kltd. i Uorden; i			
Orden; omb. m. Vintorsøm. 1943. 1968.	2124		

	Løbc-Nr.		Løbe-Nr.
Passage gennem Minesp.	1609	Taasinge W. og Drejø S. Høje-Stene-Løb.	
Afm. ind.	1633	Søm. udl.	1336. 1523
Lettelser for Smaaskibe m. H. t. Lodstvang.	2020	Faaborg. Pulle dannet.	1074
Nakskov. Sukkerfabriks-Skst. midl. nedr.	741		
Langelands-Bælt. Skydn.	1970		
Langeland. Hov-Sand. Vrag uskl.	78		
Sprogø S. Lystd. ikke p. Stat.; Tel.-Vager			
sunket; Lystd. udl.; Tel.-Vager udl.	232. 512		
	554. 742		
Sprogø Fyr. Issign. for.	1464		
Sprogø W. Vrag afm.	2408		
Sprogø N. Kabler udl.	1262		
Romsø-Puller. Søm. for.	193. 422		
Kallundborg. Oplysn. om Fyr; Fyr t.	1073 2409		
		Lille-Bælt.	
		Danmark.	
		Spær. af gennemg. Trafik p. Søterritoriet.	1608
		Bestem. ang. Sejlads indskærpes.	2208
		Thoro-Rev. Søm. fl.	194. 743
		Assens. Sejlads paa.	1623. 2208
		Baago. Fyr sl.	2125
		Fredericia. Skydn.	30
		Middelfart N. Kabler udl.	1264
		Vejle-Fjord. Brejning-Hoved. Vrag afm.;	
		bortt.	2010. 2126
		Bogense. Oplysn. om. Varpætd., Adv.; Søm.	
		udl., Oplysn.; Søm. udl.	1138. 1265. 1397
		Tyskland.	
		Als. Augustenhof. Oplysn. om Fyr.	810
		Als-Sund. Td. udl. Afm. flytt.	1736

Farvandet Syd for Fyn.

Danmark.

Rudkjøbing-Løb. Kabler udl.	1263
Dejro N. Vrag afm.; uskl.	29. 79
Marstal. Afm. for.; do.; Dybde. 555. 687.	2059
Klørdyb. Afm. indd.; Dybde aft.	1635. 2059

III.

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Kattegat.

Store-Middelgrund. Lystd. sl.; ind.; udl.;	
for.; Ombytn. udsat 31. 116. 155. 1019.	1634
Lille-Middelgrund. Lystd. ind.; udl.	156. 319
Anholt-Knob Fyrsk. ESE. Driv. Vrag;	
Vrag indbjærget.	744. 817

Danmark.

Tisvilde. Vrag afm.; bortt.; Skydn.; do.	
aflyst.	1139. 1184. 1337. 1636
Lysegrund Fyr. Lysevne forøg.; do.; Fyr i	
Uorden.	818. 1338. 1971
Isefjord. Jægerspris. Skydn.	1923
Inder-Bredning. Flaader udl.	819
Sjællands-Odde. Odden Havn. Fyrs Brtd.	
for.	1465
Schultz's-Grund Fyrsk. Taagesign. for.	157. 195
Sejro-NW.-Rev. Lys-Fltd. sl.; t.; sl.; t.	423. 466
	1640. 1858
Revsnæs. Lys-Fltd. drev. fra Stat.; paa	
Stat.	1987. 2026
Falske-Bolsax. Kltd. udl.	424
Odense-Fjord. Kltd. udl.	424
Lille-Grund N. Lys-Kltd. i Uorden; i	
Orden.	320. 366
Jyske Fjorde og Havne. Advarsel ved Be-	
sejling.	1567
Horsens-Fjord. Søm. for.; Lossepl. afm.;	
For. af Søm. opsat.	745. 1339. 2127
Samsø W. Farvand midl. sp., Skydn.; do.	1185
	1266
Samsø E og W. Skydn.	820. 903
Samsø. Koldby-Kaas. Taagesign. for Post-	
skibe.	2367
Maarup. Fyr t.	1340
Tuno-Knob S. Skydevagere udl.; ind.	973. 2088
Anholt Havn SW. Sten.	2060

Tangen. Lys-Fltd. for. Navn; Lysevne	
forøg.; do.	196. 818. 2312
Tangen NW. Lystd. ind.; udl.	158. 196
Mariager-Fjord. Søm. fl.	467
Hadsund E. Vrag sunk.; bortt.	1764. 2139
Hadsund Jernbanebro. Bestem. for	
Gennemsejl. for.	2308
Dania Cementfabrik. Vrag uskl.	425
Mariager W. Søm. udl.	821
Randers-Fjord. Kltd. forsv.; udl.	280. 468
Østre-Flak Fyrsk. SW. Vrag.	2140
Læsø. Silde-Ron. Lystd. ind.; udl.	974. 1466
Læsø-NW.-Rev. Fyr i Uorden; i Orden	2334. 2411
Læsø-NW.-Rev NW. Vrag.	2313
Læsø-Trindel Fyrsk. Uvkl. anb.	818
Hirsholm. Midl. Lode-Bestem.	1988
Skugen Havn. Redn.-Stat. opr.	2438

Sverrig.

Fyrbelysning upaalidelig; do. oph.; Fyr t.	
til Hjælp for gennemg. Trafik; Fyr t.;	
Fyr sl.; do.; do.; Fyr t.; do.;	1584
1616. 1765. 1841. 2089. 2121. 2128. 2173	
	2215. 2216
Kungsbackafjorden, Göteborg og Uddevalla.	
Sømineøvelser.	1617
Torekov. Vrag, bortt.	2164. 2464
Hallands Väderö. Taagesign. for.	1638
Tylö-Grund. Skær fn.; afm.	2339. 2439. 2465
Halmstad. Uddybn.; Oplysn. om Fyr	1140. 2173
Falkenberg. Fyr atter t.	2216
Varberg. Fyr atter t.	2215
Vinga S. Gamla Gumman. Søm. udl.	32. 746
Göteborg Skærgaard. Ålvsborg. Advarsel.	1842
	1859
Buskär. Fyr for.	2174
Stora Varholmen. For af Fyr opsat;	
for.; do.	80. 2175. 2369

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Lilla Varholmen.</i> Fyr for.....	469	<i>Langholm.</i> Fyr for.....	1188
<i>Oskar II's Fort.</i> Skydn.; do.	1398. 1618	<i>Jakobösund.</i> Mindre Dybde	2371
<i>Bollö.</i> Fyr og Taagesign. for.	1585	<i>Svartskär.</i> For. af Fyr opsat.; midl. sl.;	
<i>Brännäsbråten.</i> Fyr midl. sl.	1186	for.	82. 1189. 1587
<i>Göteborg. Sannegårdshamnen.</i> Fyr t.	1467	<i>Stängeskär.</i> Fyr midl. sl.	2412
	2141	<i>Väckersten.</i> Søm. udl.	37. 750
<i>Stora Oset Fyrs Brtd.</i> for.	1187	<i>Grisbådarne.</i> Fyrsk. omb.	688
<i>Marstrand.</i> Fyr for.	1341. 2176. 2335	<i>Tjurholmen.</i> Fyr for.	1141. 1468
<i>Stora Dyrö.</i> For. af Fyr opsat. 81.	2177. 2440		
		Norge.	
Limfjorden.		<i>Nyt Afmærkn.-Syst.</i>	427. 1190
Danmark.		<i>Fyr midl. sl.</i>	1021
<i>W.-lige Del.</i> Bøjer udl., Adv.	159	<i>For. af Fyr</i>	1022. 1471. 1945. 2296
<i>Egense.</i> Vrag afm.	2410	<i>Kristianiafjord.</i> Afm. for.	1399
<i>Aalborg.</i> Midl. Pæle	1675	<i>Svinesund. Kraakenebbet.</i> Fyr t.	2255
<i>Lagstor-Bredning og Livo-Bredning.</i> Op-		<i>Boterene. Huikjæla.</i> Fyr t.	2142
maal-Bk.	1267	<i>Frederiksstad.</i> Belysn. for.	323
<i>Salling-Sund. Ør-Odde.</i> Fyr for.	321	<i>Tønsberg.</i> Fyr for. Mineøvelser 1470.	1619
<i>Tambo-Sund.</i> Farv. sp.	233	<i>Meifjordbaae</i> Lystd. udl.; do.; Stage	
<i>Odde-Sund. Sunddraget.</i> Søm. udl.	322. 367	ind.	1022. 2296. 2441
<i>Thyboron-Kanal.</i> Vandst.	33. 117. 197. 368	<i>Tofteholmen—Sagene. Vealosgrund.</i> Gr.	606
	556. 823. 1020. 1268. 1586. 1825. 2027	<i>Sandebugt. Sælvikblinna.</i> Gr. tilt.	607
	2172. 2340	<i>Svelvikstrømmen.</i> Uddybn.	826
<i>Lystd. ind.; Tilsandn.; Lystd. udl.;</i>		<i>Tommeraa.</i> Fyr for.	1469
<i>Søm. udl.; Kort.; Lystd. ind.; Lystd.</i>		<i>Drøbaksund.</i> Skydn., Miner; do. 1400.	1620
<i>Stat.-Tid. for.</i>	117. 160. 197. 198. 605	<i>Drammen. Tangenrenden.</i> Uddybn.	827
	822. 904	<i>Nærnesbugt.</i> Baaer afm.	2143
<i>Gaaseholm-Løb.</i> Fyr t.; do.	234. 281	<i>Sandefjord. Asnes.</i> Fyr midl. sl.	865
<i>Havrevlen.</i> Fyr t.; do.	234. 281	<i>Midtfjorden. Thorsholmboen.</i> Stage ind.	1401
		<i>Staværnsodden.</i> Fyr t. og for.	1526
		<i>Fredriksværn. Fiskeboen.</i> Søm. opf.	1525
		<i>Neulunghavn. Sauesundshaken.</i> Stage udsat	1402
		<i>Langsunds fjord. Stengrund.</i> Lys-Fltd. udl.	
		for.	1022. 1471
		<i>Kragero. Skaalosund og Langarsund.</i> Baaer	1640
		<i>Jomfruland SW. Maagholmhansen.</i> Stage	
		ind.	1403
		<i>Arendal. Tromsøund.</i> Paabud.	608
		<i>Store Torungen.</i> Fyr t.	1945
		<i>Lille (Indre) Torungen.</i> Fyr sl.; t.; Relt.	1766
			1843. 2061
		<i>Torungerne. Kankene.</i> Stage fl.	1404
		<i>Aagerø Fyr</i> for.	1191
		<i>Fladholmgrunden.</i> Stage ind.	1405
		<i>Kristianssand.</i> Besejl.	2315. 2370
		<i>Odderaen.</i> Fyr for.	1021. 1527
		<i>Ny-Hellesund.</i> Langsom Fart.	1406
		<i>Utvare.</i> Fyr ødl.; t.	38. 324

IV.

N.-lige Ishav og Nordsøen.

Nordsøen.		<i>Outer Gabbard NE.</i> Vrag.	1883
<i>Driv. Vraggoods.</i>	1862	<i>Humber—Swarte Bank.</i> Vrag	1930
<i>Miner</i>	1927. 2029. 2218	<i>Humber Munding SE.</i> Vrag	2013
<i>Meddelelse nr. H. t. Besejl.</i>	2217	<i>Outer Dowsing N.</i> Vrag.	1771
<i>Rode-Klif Sand.</i> Vrag; afm.; bort.	975. 1023		
	1590	Grønland.	
<i>Helgolandsbugten.</i> Vrag.	1926	<i>Diskobugten.</i> Skær fn.	471
<i>Ems Munding NW.</i> Vrag	2068	<i>Torsukatak.</i> Braad rapp.	472
<i>Haaks Fyrsk. SW.</i> Vrag	1076		
<i>Maas Fyrsk. NW.</i> Vrag	1077	Rusland.	
<i>West-Hinder Fyrsk. N.</i> Driv. Vrag.	976	<i>Hvide Hav.</i> Advarsel; Minor ikke udl.	1696
<i>Wandelaar Fyrsk. W.</i> Vrag	2069		1876

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Dvinu Floden. Archangelsk. Beresov</i>		<i>Harhamso N. Baaer fn.</i>	1645
<i>Bunke. Dybde</i>	1472. 2144	<i>Rundo Fyr NE. Gr. undersøgt</i>	1646
<i>Onega Bugt. Bk.</i>	828	<i>Flaavær. Fyr for.</i>	1533
<i>Onega Bugt. Onega. Oplysn. om Fyr.</i>	1845	<i>Orstensfjorden. Raudo. Fyr t.</i>	1272
<i>Onega Bugt. Nyukoha Floden. Gr. afm.</i>	118	<i>Vanelvsfjorden. Torvikholmen. Aahjem. Fyr t.</i>	1345
<i>Onega Bugt. Purluda. Oplysn. om Fyr.</i>	1844	<i>Ulvesund. Ulven. Fyr for.</i>	1273
<i>Kandalakski Bugt. Gr. og Vrag's Bolig.</i>	557	<i>Nordfjord. Skalestrøm. Gr.</i>	369. 612
<i>Kap Kanin NE. Skær.</i>	1672	<i>Vasreset. Gjeitholmen E. Gr.</i>	1081
Norge.		<i>Fensfjord. Fiskholm W. Bk. opi.</i>	1473
<i>Fyr for.</i>	1024. 1860	<i>Osterfjorden. Mostrømmen Uddybn.</i>	1647
<i>Fyrs Brtd. for.</i>	1269	<i>Det Naue. Parisholmen. Fyr t.</i>	2257
<i>Rott. til Fyr.</i>	1861	<i>Bergen. Bclysn. for.; Bøscjl.; Bestem. vedr. Besejl.</i>	2317. 2336
<i>Fyr t. og Fyr for.</i>	1767. 2030. 2061. 2145. 2256.	<i>Hardanger. Samlenfjord. Baae fn.</i>	1407
<i>Kabler udl.</i>	2219	<i>Lero. Fyr for.</i>	1274
<i>Finmarken. Tanafjord. Torupbugt (Tore-hoppoppi). Baae afm.</i>	2178	<i>Søndhordland. Gr. fn.</i>	1275
<i>Risvikneset. Fyr for.</i>	1588	<i>Bommelo, Godø og Huftero. Baaer fn. Bommeloen W. Vigefjord. Dyrsnesfluen. Gr. Belig.</i>	1408. 1142
<i>Arno N. Arnøbaaen. Skær afm.</i>	2091	<i>Skaarholmen. Oplysn. om Gr.</i>	1648
<i>Kvaløy W. Bjørnøy. Skær afm.</i>	2092	<i>Steinskjæret. Vestre Karmsund. Fyr t.</i>	1346
<i>Tromsøund. Paabud; annul.</i>	558. 609	<i>Osnesgavlen. Fyr fl.</i>	1347
<i>Rystrømmen. Fyr for.</i>	1528	<i>Rovær. Bjørkevær SW. Gr.</i>	1082. 1409
<i>Malangen. Gissund NE. Aglupsboerne. Afm.</i>	2093	<i>Utsire NW. Driv. Vrag.</i>	1410
<i>Senjen. Kvanholmen. Fyr t.</i>	1529	<i>Karmsund. Gr.</i>	235
<i>Steinavær. Fyr midl. nedl.</i>	1078	<i>Finnofjord. Halsno SW. Baaer afm.</i>	2222
<i>Andfjorden. Senjehestnesset. Fyr for.</i>	1530	<i>Aardalsfjorden. Vervig. Afm.</i>	2223
<i>Vesteraalen. Risoysund. (Risosund). Uddybn., Adv.</i>	1079	<i>Stavangerfjord. Svendene. Fltd. omb. m. Lys-Fltd.</i>	1534
<i>Melbo. Fyr t.</i>	1589	<i>Stavanger. Sk. afm.</i>	2182
<i>Korsnes Fyr for.</i>	1270	<i>Dusevigen. Fyr for.</i>	1276
<i>Lofoten. Sundklakstrømmen. Skær afm.</i>	2063	<i>Idsofjorden. Baae afm.</i>	2224
<i>Sundklakstrømmen. Kobskjær. Gr. afm.</i>	2373	<i>Jøderens Rev. Lys-Fltd. midl. omb.; ndl.</i>	651
<i>Svolvær. Jomfruen. Fyr midl. sl.</i>	325	<i>Lister. Fyr midl. sl.</i>	1025
<i>Offersø. Skarvhausbæen. Gr. afm.</i>	2374	<i>Liserrauna. Fyr for.</i>	1192
<i>Ranfjord. Nordranen. Som. udl.</i>	1531	<i>Katlund Fyr W. Farsund. Egvaaq Lodefyr-linie. Dybde.</i>	2149
<i>Skibaasvær. Djupsø. Fyr t.</i>	1342	<i>Katlund Fyr E. Skarvofluen. Stage ind.</i>	1411
<i>Helgeland. Hero ENE. Gr.</i>	1080	Danmark.	
<i>Vega. Klubben. Fyr t.</i>	1343	<i>Vorupor. Fyr midl. sl.; t.</i>	1537. 1924
<i>Bronnoysund. Løb sp.</i>	610	<i>Thyborøn. Lys-Fltd. omb. m. Lystd.</i>	905
<i>Hestogrunden. Fyr t.</i>	1344	<i>Holmstlands-Klit. Klegod Bk. nedl.; do.</i>	1536
<i>Vaagan. Leka. Oplysn. om Gr.</i>	1641		1878
<i>Vikten. Veirskaflet. Fyr for.</i>	1532	<i>Ringebjerger. Bk. odl.</i>	2011
<i>Skjorafjord. Sundskjorbugt. Klakken. Baae afm.</i>	2179	<i>Blaavands-Huk. Rad.-Tel.-Stat. aabnet; Rad.-Tel.-Vejrberetn.</i>	199. 1450
<i>Asenleden. Vaugsoen. Afm.</i>	2220	<i>Horns-Rev. Cancer. Lystd. omb. m. Lys-Fltd.</i>	40
<i>Falsfjord. Hellem. Skær afm.</i>	2064	<i>Graadyb Fyrsk. Sign. for Lystd. Frav. i Graadyb; Fyrsk. drev. fra Stat.; paa Stat.</i>	559. 2387. 2442
<i>Trondhjemsleden. Kongsvold. Ringholm. Gr. afm.</i>	2180	<i>Graadyb. Lystd. omb. m. Vintersøm.; ndl.; Afm. ind., Fyr sl.; Ankring forbudt</i>	83. 161. 200. 1566. 1925
<i>Agdenes W. Skær afm.</i>	2065	<i>Søren Jessens-Sand. Lystd. Lysevne forøget</i>	1412
<i>Trondhjem. Besejl.; Adv.</i>	2317. 2375. 2413	<i>Topsand. Lystd. omb. m. Vintersøm.; udl.</i>	41. 282
<i>Kulo-Rostvoldø. Smølen. Gr.</i>	30	<i>Esbjerg. Taagesign. for.</i>	829. 866
<i>Smølen. Gr. afm.</i>	2181	Tyskland.	
<i>Ertvaagø. Afm.</i>	2221	<i>Sommerafm.</i>	326
<i>Kristianssund. Bolgsuaet. Mindre Dybde p. Gr.</i>	1877	<i>Besejling af Havne.</i>	2031. 2259
<i>Ekilsviken. Gr. undersøgt.</i>	1642	<i>Vinterafm.</i>	2318
<i>Hestskjær Fyr S. Langø-Kjeno. Dybde.</i>	2146		
<i>Kvitholmen Fyr NW. Eggestuene. Sk. afm.</i>	2066		
<i>Bjørnsund. Buddyb. Stafuen. Sk. afm.</i>	2067		
<i>Gorsen. Skatsund. Baae</i>	2147		
<i>Molde. Jendemsbugten. Julsundet. Gr.; do. undersøgt</i>	611. 1643		
<i>Bolso W. Islandsvaag NW. Baae</i>	2148		
<i>Søndmor. Fiskerfyrs Brtd. for.</i>	1271		
<i>Yksnofesa. Fyr. for.</i>	1644		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Lister Dyb.</i> Td. udl.	906	Jade.	
<i>Sild. List.</i> Fyr midl. omb.	1028	Td. forsyn. m. Spejl.	690
<i>List-Pegelhaus.</i> Fyr perm.	42	Oplysn. om Fyrsk.	1351
<i>Hoyerschleuse.</i> Fyrbk. for.	120	Besejl. forbudt.	2297
<i>Norddorf.</i> Fyr for.	121	<i>Jade og Wangeroog.</i> Skydn.	516
<i>Vortrapptief.</i> Td. fl.; Td. for.	121. 977	<i>Wangeroog.</i> Fuller; Fyr midl. sl. ...	1279. 1416
<i>Hever.</i> Td. fl.	1027	<i>Aussenjade</i> Fyrsk. midl. omb.; udl.	868. 1351
<i>Mittelhever.</i> Søm. drev. fra Stat.; paa Stat.	751. 1027	<i>Alle Jade.</i> Lystd. udl.; ind.	371. 1416
<i>Eider.</i> Lystd. ind.; Afm. for.; Lystd. udl.; Opmaal.-Td. udl.	123. 613. 689. 907	<i>H.-Plate.</i> Forsøgsgenstd. udl.	563
<i>St. Peter Baake.</i> Fyr t.	1083	<i>Minsener Sand.</i> Fyrsk. midl. omb.; Taage-sign. for.; udl.; Fyrsk. fl.	654. 868. 1351
<i>Eidergalliot.</i> Fyr- og Lodssk. ind.; udl.	122. 283	<i>Innenjade.</i> Oplysn. om Td.; Td. fl.; Farv. sp.	328. 601. 1476
<i>Tønning W.</i> Paabud.	1144	<i>Varelev</i> Farvand. Forsøgsgenstd. udl.; Øv.; Forsøgsgenstd. afm.	563. 981. 982
<i>Helgolands Bugt.</i> Adv.; Vrag; Bestem. vedr. Besejl.	1768. 1926. 2259	<i>Arngast.</i> Bifyr perm.	124
<i>Helgoland WNW.</i> Vrag afm.	1143	Østfrisiske Øer.	
<i>Helgoland NE.</i> Vrag.	162	<i>Harle.</i> Afm. for.	1280
<i>Helgoland.</i> Fyrsk. udl.; Forsøgsgenst. udl.; Fyrsk. udl.; Stormvarselsign.; Besejl. forbudt.	513. 560. 908. 2129. 2297	<i>Spiekerroog.</i> Otzumer Balje. Td. udl.	1542
<i>Südhafen.</i> Gr.; Hindr.	1348. 1537	<i>Norderney.</i> Fyrsk. udl.; Havnearb. ..	44. 1149
<i>Süderpiep.</i> Td. fl.; Oplysn.	1145	<i>Dovelief.</i> Afm. for.; Lystd. udl., Dybde	84
<i>Weser-Jade.</i> Farvand sp.	2183	<i>Norder Watt.</i> Ankring torb.	1769
<i>Nordergründe.</i> Opmaal.-Td. udl.; ind.	652. 979	<i>Juister Balje.</i> Afm. for.	1418
<i>Ems Munding NW.</i> Vrag.	2068	<i>Borkum.</i> Skydn.; do.; do.	236. 517. 831
Elben.		<i>Borkumriff.</i> Fyrsk. omb.; ind.	911. 1649
<i>Bugsering af Doksektioner.</i>	514	Ems.	
<i>Elbe I</i> Fyrsk. midl. omb.	978	Oplysn. om Vrag.	85. 1419. 1543
<i>Elbe III</i> Fyrsk. W. Vrag.	909	Lystd. udl.	103
<i>Cuzhaven.</i> Fyr t.; Skydn.; Øv.; do.; Forbud; Havn for. Navn, Fyr t.	428. 515. 1193. 1538. 2032	<i>Westerems Süd</i> Fyrsk. udl.	564. 832. 912
<i>Otterndorf.</i> Fyr for.	429	<i>Hubertgat.</i> Dybde over Vrag; Lystd. udl.; Dybde; do.	85. 163. 1419. 1543
<i>Ostebank.</i> Td. fl.	201	<i>Mowensteert Nord.</i> Fyrsk. omb. m. Vintersøm.; Td. udl.	86. 832
<i>Neuwerk og Brunshüttelkoog.</i> Fyr for.	1413	<i>Möwenstreet.</i> Gr. tilt.	237
<i>Krautsand.</i> Bjærng. af Vrag; Afm. bortt.; Fyr for.	1277. 1539. 1846. 1879	<i>Westerems.</i> Td. fl.	372
<i>Glückstadt.</i> Oplysn. om Fyr; Fyr for.; Vrag; do.; Fyr for.; Vrag bortt.; Oplysn. om Fyr.	327. 614. 830. 867. 1540. 1591. 1801	<i>Bantsbalje.</i> Td. fl.	473. 1352
<i>Schwarzlonnensand.</i> Td. ind.	1592	<i>Ostfriesische Gatje.</i> Lystd. fl.; Lystd. fl.	329. 430
<i>Hungriger Wolf.</i> Uddybn., Td. midl. ind.	1414	<i>Knock.</i> Afm. for.	518
<i>Brunshausen.</i> Fyr for.	284	<i>Ley.</i> Søm. udl.	753
<i>Schulan.</i> Havnearb.	1474	<i>Emden.</i> Belysn. for.	285
<i>Kühlbrand.</i> Afm. for.	615	<i>Ditzum.</i> Td. midl. udl.; Td. fl.	1150. 1281
<i>Waltershof.</i> Gr. tilt., Fyr sl.; Havn aabnet, Fyr t.	370. 752	Holland.	
<i>Hamburg.</i> Fyr t.	43	<i>Sommerafm.</i>	330
Weser.		<i>Lodstjeneste</i> indstill.	1073
<i>Skydn.</i>	653	<i>Miner</i> udl.	1874
<i>Td. forsyn. m. Spejl.</i>	690	<i>Fyrsk. indd., Fyr sl., Begrænsn. af Besejl.</i>	1075
<i>Td. fl.</i>	910. 1541	<i>Stormvarselsign. midl. indstill.</i>	1802. 1847
<i>Belysn. for.</i>	1194. 1349. 1475	<i>Vinterafm.</i>	1803
<i>Weser</i> Fyrsk. omb.	1278	<i>Ems.</i> Gr. tilt.; Lodstj. indstill.	1084. 1651
<i>Bremen</i> Fyrsk. midl. ind.; udl.	1195. 1415	<i>Wester Ems.</i> Fyrsk. ind.	1650
<i>Dwarsgat.</i> Td. fl. og omb. m. Lystd.	1194. 1475	<i>Watum</i> Bugt. og <i>Hubertgat.</i> Dybde.	1419
<i>Hoheweg.</i> Vandst.-Sign. midl. indst.	1738	<i>Friesche Zeevat. Platgat.</i> Afm. for.	1543
<i>Fedderwarder</i> Farvand— <i>Hohewegs-Balje.</i>		<i>Ameland. Hollum.</i> Fyr sl.	1196
Søm.	980	<i>Terschelling (Thomas Smitgat).</i> Fyr sl.; Stormvarsel midl. oph.	202. 1826
<i>Meyers Ledge.</i> Bk. ødl.	2033	<i>Zeevat van Terschelling. Stormmelk.</i> Pulle in.	125. 1420
<i>Wurster Watten.</i> Løb for.	1350	<i>Texelstroom.</i> Lystd. for.; Søm. for. .	431. 2130
<i>Robbenplate.</i> Estakader opf.	1146	<i>Helder.</i> Skydn.	1086
<i>Nordenhavn.</i> Fyr fl.	562. 1148	<i>Zeevat van Texel. Buitengronden. Noorder-Haaks.</i> Afm. for.; Oplysn. om. Lys-Fltd.	1477
<i>Grosø Luneplate N.</i> Gr. tilt.	1147		1594

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Molengat.</i> Lystd. mid. omb.	1085	Belgien.	
<i>Westgat.</i> Vrag forsv.	87	<i>Schelde.</i> Lystd. for.; Besejl.; do.; Adv. 374.	1770
<i>Malzwin.</i> Td. udl.; Flaade udl.; ind.	332		2443
	1028. 1282	<i>Antwerpen.</i> Besejl.	2260
<i>Zuiderzee. Blauwe Slenk.</i> Lystd. for.	331	<i>Santvliet.</i> Fyr for.; t.	165. 375
<i>Harlingen. Boontjes.</i> Lystd. for.	373	<i>Zeebrugge.</i> Havn lukket.	2443
<i>Gaatje.</i> Lystd. for.	432	<i>Ostende.</i> Fyr for.; Vandst.-Sign.; Fyr. t.,	
<i>Enkluizen.</i> Fyr for.	164	Lystd. fl.; Havn lukket 126. 239. 620.	2443
<i>Enkluizen. Krabbersgat.</i> Fyr t.	2131	<i>Wandelaar.</i> Fyrsk. W. Vrag; Fyrsk. ind.	2069
<i>Schokland.</i> Fyr for.	2414		2187
<i>Leekerhoek.</i> Fyr for.	164	<i>Ostende Banke.</i> Lys-Fltd. fl.	1991
<i>Haaks Fyrsk. SSE.</i> Vrag forsv.	333	<i>Vlaamsche Banken. Middelkerke Banko.</i>	
<i>IJmuiden.</i> Vrag usk., Hjelpefyr sl.	983	Lys-Fltd. fl.	1285
<i>IJmuiden W.</i> Vrag.	1283	<i>Ostende W. Middelkerke Banke S. Vrag</i>	
<i>IJmuiden SW.</i> Oplysn. om Vrag.	334	forsv.	337
<i>IJ. Amsterdam.</i> Fyr t.	655		
<i>Scheveningen WNW.</i> Vrag.	565	Frankrig.	
<i>Scheveningen. Rad.-Tel.-Vejrboret., Storm-</i>		<i>Out Ruytingen.</i> Fyrsk. midl. ind.	2261
<i>varsler og »E. f. S.«; Rett.; Oplysn. om</i>		<i>Dunkerque.</i> Belysn. og Afm. for. ...	1286. 1421
<i>radioleogr. Medd.</i>	1151. 1544. 1848	<i>Snouw Fyrsk. midl. omb.; ind. ...</i>	338. 1286
<i>Hoek van Holland. Reserve-Taagesign. for.</i>	1353	<i>Gravelines.</i> Fyr t.; Fyr for.	1355. 1546
<i>Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Vrag afm.;</i>		<i>Sandettié.</i> Fyrsk. midl. ind.	2261
<i>bortt.; Lystd. sl.; t. 1087. 1284. 1946.</i>	1989	<i>Calais.</i> Lystd. udl.	2342
<i>Schiedam.</i> Fyr t.	519		
<i>Zeegat van de Maas. Noordgeul.</i> Fyr for. ...	566	Storbritanien.	
<i>Zeegat van Goeree.</i> Lystd. for.	617	<i>Oplysn. om Besejl. af Havno.</i>	2012
<i>Lens.</i> Flaade udl.	325	<i>Fyr midl. sl., Fyrsk. midl. ind.</i>	2188
<i>Hellevoetsluis.</i> Skydn.	1947		
<i>Haringvliet. Dirksland.</i> Fyr t.	1990	England.	
<i>Haringvliet. Middelharnis. Bk. midl.</i>		<i>Opmaal., Adv.; do.; Lods-Stat., Afm., Adv.</i>	756
<i>opf.</i>	520		1478. 2389. 2404
<i>Vuile Gat.</i> Afm. for.	616	<i>Dover Stræde.</i> Paabud vedr. Gennemfart.	1849
<i>Zeegat van Brouwershaven.</i>	617	<i>Themsen.</i> Belysn. og Afm. for.; Undersøgel-	
<i>Noord-Schouwen. Sign.-Stat. nedl. ...</i>	1545	<i>sesankerpl.; Begrænsn. af Sejlads; Besejl.</i>	913
<i>Grevelingen. Aim. for.</i>	618. 2376		1152. 1595. 1928. 2165
<i>Mosselkreek en Eendracht, Stenbergsche</i>		<i>East Knob.</i> Td. fl.	1881
<i>Vliet og West-Hellegat.</i> Afm. for.	754	<i>South Edinburgh Channel.</i> Td. omb.	
<i>West-Hellegat.</i> Som. ind.; forbudt An-		m. Lystd.; do.	1030. 1882
<i>kerplads.</i>	619. 754. 2184	<i>North Edinburgh Channel.</i> Dybde aft.;	
<i>Oost-Hellegat.</i> Afm. for.; forbudt An-		do.	1423. 1680
<i>kerplads.</i>	287. 2184	<i>Black Deep.</i> Lossepl.; Gr.; do. 694.	1422
<i>Springersdiep og Hals.</i> Afm. for. ...	521		1680
<i>Thornton-bank.</i> Lys-Fltd. fra Stat.	2319	<i>Tongue Fyrsk. Lods-Stat. nedl.</i>	2466
<i>Noord-Hinder.</i> Fyrsk. atter udl.; midl. fl.;		<i>Girdler Fyrsk. Fyr og Taagesign. for.</i>	568
<i>Belig.</i>	693. 2185. 2225		1088
<i>Noord-Hinder Fyrsk. SSW. og N. Oplysn.</i>		<i>East Redsand.</i> Td. omb. m. Lystd. .	376
<i>om Vrag.</i>	336	<i>Barrow Channel.</i> Afm. for. 475. 1198.	1424
<i>Zeegat van Zierikzee.</i> Lystd. for.	522	<i>Barrow Channel. Mouse Sand.</i> Dybde	
<i>Schaar van Onrust.</i> Afm. for.	1029	aft.; Fyrsk. fl.	89. 204. 621. 1197
<i>Zandkreek.</i> Td. udl.	2388	<i>Nore Fyrsk. fl.</i>	1031
<i>Vlije van Wemeldinge.</i> Afm. for.	474	<i>Sea Reach.</i> Afm. for.	205. 622
<i>Zeegat van Vlissingen.</i> Lystd. for.	522	<i>Medway.</i> Undersøgelsesankerpl.	1595
<i>Oostgat. Rassen. Banko tilt., Afm. for.</i>	755	<i>Medway. Sheerness Bar.</i> Lystd. udl.	
<i>Westkapelle.</i> Fyr for.	1354	og fl.	241
<i>Schelde.</i> Adv.; Besejl.; do.; do.; ...	1697. 1770	<i>Medway. Isle of Grain.</i> Permanent Sp.	2298
	2321. 2443	<i>Sheerness. Telegrafkab. udl.</i>	1676
<i>Vlissingen.</i> Prøvopl. for Uvbd. afm. ...	1948	<i>Medway Floden. Isle of Grain. Cock-</i>	
<i>Vlissingen. Nollodijk. Fort de Nolle.</i>		<i>leshell Hard.</i> Havnearb.	1356
<i>Fyr t.</i>	288	<i>West Buxey.</i> Td. omb. m. Lystd. ...	377
<i>Verégat. Kampens-Nieuwland. Afm.</i>		<i>East Swin Kanal.</i> Vrag afm.; bortt.	166
<i>for.; Rett.</i>	567. 692		240
<i>Vlissingen. Kirketaarn opf., Fyr.</i>	289	<i>Long Sand Head.</i> Opmaal.-Vager udl.	1479
<i>Borsele og Baarland.</i> Belysn. for. ...	88	<i>Gunfleet Sand.</i> Gr. tilt., Td fl.	1480
<i>Nieuw-Neuzenpolder.</i> Skydn.	238	<i>North Channel.</i> Lodsdamper for. Stat.	1089
<i>Terneuzen.</i> Vrag; bortt.	2320. 2341		
<i>Engelsche Vaarwater.</i> Td. udl.	2186		
<i>Strijenharn.</i> Fyr for.	1593		
<i>Nauw van Bat.</i> Td. forsv.	1880		
<i>Wemeldinge. Gorishoek.</i> Fyr for.	203		
<i>Nauw van Bat.</i> Td. udl.	523		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Colne</i> . Afm.	290	<i>Tyne</i> Undersøg.-Ankerpl.; Lods-Stat. opr.,	
<i>Sunk</i> Fyrsk. fl.	1032. 1199	Adv.; Lodsbestem. for.	242. 2322. 2377
<i>Harwich</i> . <i>Rough</i> . Td. omb. m. Lystd.	476. 695	<i>Blyth</i> Floden. Vrag bortt.	379
	914	<i>Atsmouth</i> Bugt. <i>Boulmer Stile</i> . Td. fl.	45
<i>Shipwash</i> . Fyrsk. fl., Afm. for.; Lystd. udl.;			
do., Oplysn. om Fyrsk.	1033. 1424. 1679		
<i>Orfordness</i> og <i>Aldbros' Napes</i> . Belysn. for.;			
do.	477. 1677		
<i>Southwold</i> . Vrag afm.; bortt.	1481. 1596		
<i>Great Yarmouth</i> . Oplysn. om Lods-Stat.	2467		
<i>Yarmouth</i> . Vrag bortt.	2094		
<i>East Cross Sand</i> . Td. fl.	1357		
<i>NE. Cockle</i> . Td. Belig.	1425		
<i>Lowestoft</i> . <i>Inner Shoal</i> . Lystd. fl.	1287		
<i>Haisbro'</i> Fyrsk. Uv.-Taagesign.	1288. 1482		
<i>The Wash</i> . <i>Lynn Well</i> . Fyrsk. fl.	206		
<i>Boston Deeps</i> . Td. fl.	524		
<i>Wainfleet Swatchway</i> . Storre Dybde.	1804		
<i>Humber--Swarte Bank</i> . Vrag.	1930		
<i>Humber</i> Munding SE. Vrag.	2013		
<i>Humber</i> . Adv.; Bestem. for Sejlads i Taage;			
Lods-Stat. opr., Adv.; Lodsbestem. for.	1652		
1929. 2322. 2377			
<i>Bull Sands</i> N. Vrag; do. afm.; bortt.	1483		
	1678. 2378		
<i>Clay Huts</i> . Lystd. omb. m. Fyr-Klbd.	696		
<i>White Booth</i> Red. Gr.	378		
<i>Killingholme</i> N.-lige Forfyr nedl.	1034		
<i>Kilnsea</i> . Vrag afm.; uskl.	525. 1035		
<i>Filey</i> Bugt. <i>Filey Brig</i> . Kltd. Belig.	291		
<i>Whitby</i> . Fyr t.	1153		
<i>Tees</i> Bugt. Td. udl. ved Lossepl.	1931		
<i>Tee</i> Floden. Gr. for. Navn.	697		

Skotland.

<i>Firth of Forth</i> . Besejl.; Lods-Stat. opr.,			
Adv.; Lodsbestem. for.	2299. 2323. 2379		
<i>Inch Garvie</i> S. Løb sp.	2150		
<i>Mackintosh Rock</i> . Fyr t.	433		
<i>Rosyth</i> . Adv. m. Hensyn t. Uddybn.-			
Fartøj.	623		
<i>Middle Bank</i> . Gr. tilt.	127		
<i>Tay</i> Floden. Undersøg.-Ankerpl.	2262		
<i>Bell Rock</i> . Oplysn.	1547		
<i>Abertay</i> Fyrsk. midl. ind.	1036		
<i>Cairnbulg</i> Baake. Fyr og Taagesign.	1090. 1200		
<i>Cromarty Firth</i> . Lys-Fltd. fl.; Undersøg.-			
Ankerpl.	698. 833. 1772		
<i>Nigg Sands</i> . Oplysn. om Bk.	1992		
<i>Firth of Moray</i> . Skydeskiver udl.; Lods-			
Stat. opr., Adv.; Lodsbestem. for.	380. 834		
	2323. 2379		

Fair Isle.

<i>Scaddon</i> og <i>Scroo</i> . Taagesign. for.	699. 1850
---	-----------

Shetlands Øerne.

<i>Sumburgh Head</i> . Fyr for.	700. 1993
--------------------------------------	-----------

V.

Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

Frankrig.

<i>Bancs de Somme</i> . Td. fl.; do.; do. 1201. 1280.	1698	<i>St. Sampson Ham</i> . Fyr t.	1773
<i>Estuaire de la Somme</i> . Oplysn. om Vrag.	478	<i>Dover</i> . Oplysn. om Fyr.	1699
	701	<i>Folkestone</i> . Uvkl.	1932
<i>Dieppe</i> . Belysn. for.	381	<i>Royal Sovereign</i> Fyrsk. E. Vrag afm.;	
<i>Saint-Valéry-en-Caux</i> . Fyr for.	702	uskl.	244. 382
<i>Le Havre</i> . Vrag.	2343	<i>Shoreham</i> SW. Vrag afm.; Oplysn.; do.	339
<i>Cap de la Hève</i> . Vrag uskl.	835		434. 480
<i>Saire</i> , <i>Dranguet</i> og <i>Tatihou</i> . Skær.	1597	<i>Owers</i> Fyrsk. SSE. Vrag.	758. 836. 985
<i>Barfleur</i> . Skær.	1598	<i>Portsmouth</i> og <i>Spithead</i> . Td. fl.	759
<i>Cherbourg</i> . Fyr midl. t.; Ankerpl.; Zoner,		<i>Spithead</i> . Flaudeksamling. Adv.; Lystd. fl.	1290
som bør benyttes, naar Undervandsbuude			1485
or neddykkede; Fyrsk. fl. 479. 703. 757.	869	<i>Portsmouth</i> . Havnesign.	292
<i>Iles Chausey</i> . Som. ind.; Vrag afm.	984. 2189	<i>Gilkicker</i> Pynt S. Ankring og Passage	
<i>Les Minquiers</i> . <i>Les Brisants du Sud</i> . Fltd.		forbudt; Sominøvelsespl. for.	167. 1700
ind.	243	<i>Isle of Wight</i> . <i>Ryde Roads</i> . Lystd. midl.	
<i>Lannion</i> Bugt. <i>Le Pestou</i> . Bk. forsv.	2415	udl.; ind.	760. 871
<i>Ile de Bas</i> . Skær.	207	<i>St. Helens</i> . Oplysn. om Lods-Stat.	2468
<i>Roscoff</i> . Havneurb.	870	<i>Southampton Water</i> . <i>Bramble</i> Banke SW.	
<i>Men Guen Bras</i> . Fyr t.	915	Dybde aft.	916

England.

Lods-Stat., Afm. Adv.	2390. 2404	<i>Solent</i> Kanal. <i>Gurnard Head</i> W. Vrag.	208
<i>Kanal</i> Øerne. <i>Guernsey</i> . <i>St. Peter</i> Havn.		<i>Needles</i> . Fyr for.	46. 761
Taagesign.	1484	<i>Freshwater</i> . Vrag afm.; uskl.	569. 1291
		<i>Poole</i> . <i>Sandbanks Pier Head</i> . Fyr for.	1487

	Lobe-Nr.		Lobe-Nr.
<i>Saudanes. Skær</i>	438	Portugal.	
<i>Siglu fjordr. Havn. Fyr t.</i>	93	<i>Leiros. Belysn. for.; For. udsat.; for.;</i>	
<i>Raufarhöfn. Baaker for.</i>	1806	<i>Fyr midl. for.; Oplysn. om Fyr 212. 387.</i>	658
<i>Langnes. Oplysn. om Fyr</i>	439. 1097		1684. 1998
<i>Vopnafjodr. Varder opf.</i>	440	<i>Oporto (Porto). Nossa Senhora da Luz.</i>	
<i>Seydisfjodr. Brinnes. Oplysn. om Fyr;</i>		<i>Oplysn. om Fyr</i>	1157
<i>Fyr fl.; do.</i>	841. 2016. 2151	<i>Cabo Raso. Taagesign.</i>	1999
<i>Reydarfjodr. Vattarnes. Fyr i Orden;</i>		<i>Lissabon. Tidsign. for.</i>	1776
<i>Oplysn. om Lysvinkl.; do.</i>	92. 441. 873	<i>Tejo. Ledefyr fl.</i>	1158
<i>Berufjodr. Bjarnasker og Lisólfsker. Bk.</i>		<i>Paco de Arcos Bugt. Lystd. ind.</i>	572
<i>opf.; do.</i>	1098. 1807	<i>Lagos Bugt. Alvor. Ledefyr t.</i>	48
<i>Fúskrudsfjodr. Hafnarnes. Fyrs Belig.</i> ..	2098	<i>Kap S. Vincente (St. Vincent). Taagesign.</i>	1360
		<i>Faro. Lystd. udl.</i>	2101
		<i>Barra de Faro e Ollão. Fyr for.</i>	2230
		<i>Armona. Fyr t.</i>	388
		<i>Guadiana. Som. for.</i>	389
		Spanien S.-Kyst.	
		<i>Cadiz. Fyr t.; Fyr for. Navn.</i>	529. 530
		<i>San Sebastián. Fyr for. Navn</i>	530
		Afrika.	
		<i>Marokko. Bestem. vedr. Beschl.</i>	2231
		<i>Fedala. Havn aabnet.</i>	484
		<i>Casablanca. Havn sp. om Nat.</i>	1950
		<i>Mogador. Havnesign.</i>	573
		<i>Fransk W.-Afrika. Fyr sl.</i>	1827
		<i>Port Etienne. Fyrs Belig.</i>	1104
		<i>Lévrier Bugt. Som. udl.</i>	1105
		<i>Dakar. Belysn. for.</i>	1106
		<i>Saloum (Salm) Floden. Oplysn. om Barre.</i>	298
		<i>Gambia. Gambia Floden. Td. for.</i>	1431
		<i>Portugisisk Guinea. Geba (Jeba) Floden.</i>	
		<i>Lystd. udl., Fyr t.</i>	922
		<i>Sierra Leone Floden. Td. udl.</i>	1809
		<i>Ile des Tortues. Vrag.</i>	1685
		<i>Togo. Lome. Kabel afm.</i>	1039
		<i>Liberia. Garraway Pynt S. Gr.</i>	341
		<i>Kap Palmas. Gr.</i>	574
		<i>Grova Pynt W. Gr.</i>	341
		<i>Elfenbenskysten. Taju Pynt. Vrag, kendelig</i>	
		<i>Punkt.</i>	49
		<i>Rocktown Berebi. Ankerpl. Hindr.</i>	390
		<i>Sassandra. Fyrs Belig.</i>	988
		<i>Grand Bassam. Vrag</i>	2268
		<i>Forcados Floden. Bk.</i>	2269
		<i>Kap Nun. Fyr upl.; midl. sl.</i>	842. 1107
		<i>Niger Floden. Nun Indløb. Td. fl.</i>	2270
		<i>Calabar Floden. Tom Shot Kanal. Td. fl.</i>	2271
		<i>Kamerun. Afm. midl. for.</i>	2345
		<i>Duala. Uddybn. og Afm.</i>	1600
		<i>Longji. Gr.; Belig.</i>	878. 1810
		<i>Gabon. Caruibe Grund. Td. forsv.</i>	1686
		<i>Th'nis Banke. Td. forsv.</i>	2446
		<i>Monda Bugt og Gabon Floden. Oplysn. om</i>	
		<i>Afm.</i>	1040
		<i>Kap Lopez Bugt. Td. findes ikke.</i>	1890
		<i>Loango Bugt. Ankerpl.</i>	1891
		<i>Kongo floden. Afm. midl. ind.</i>	2469
		<i>Moanda Fyr sl.</i>	2346
		<i>French Point (Banana Creek). Fyr sl.</i>	2346
		<i>Banana Creek. Td. udl., Tel.-Stat.</i> ..	1491
		<i>Nova Redonda. Bankes Belig.</i>	129
		<i>Lobito Bugt. Fyr og Afm.; Oplysn.</i> ..	248. 1777
		<i>Wulfisch Bugt. Pelikan Pynt. Fyr t.</i> ...	1707
		<i>Lüderitzbuchl. Haifischinsel. Oplysn. om</i>	
		<i>Fyr</i>	1492

Færøerne.

<i>Fuglo. Kirke. Fiskerfyr t.</i>	1706
<i>Østero. Lervig. Fyr t.</i>	297
<i>Syðero. Kvalvig (Sandvig). Navnofor-</i>	
<i>dring</i>	1203
<i>Vaag-Fjord. Vaag. Fyr fl.</i>	2099

Frankrig.

<i>Douarnenez Bugt. Morgat Pynt. Fyr t.</i> ...	874
<i>Port-Rhu. Biron Pynt. Fyr sl.</i>	1808
<i>Loctudy. Fyr for.</i>	210. 442. 710
<i>Rivière de Pont-l'Abbé. Les Perdriz. Fyr t.</i>	1296
<i>Penmarc'h. La Jument. Som. ødl.</i>	656
<i>Lorient. Bk. opf.; Td. udl.; do.</i> 763. 875.	1155
<i>Iles de Glénan. Td. fl.</i>	711
<i>Leuriou. Som. opf.</i>	2228
<i>Vilaine. Penlan Pynt. Fyr for.</i>	211
<i>Belle-Ile. Plateau des Birvideaux. Td. udl.</i>	1099
<i>Sauzon. Fyr for.</i>	170
<i>Saint-Nazaire. Taagesign.</i>	1933
<i>Loire. Oplysn. om Td.; Vrag bortt.; Belysn.</i>	
<i>for.</i>	712. 1204. 1430
<i>Ile d'Yeu. Port Breton. Fyr for.</i>	876. 1156
<i>Pertuis Breton. Vrag</i>	2267
<i>Plateau de Rochebonne. Fyrsk. midl. omb.;</i>	
<i>udl.</i>	1100. 2229
<i>Ile de Ré. Chanchardon Pynt. Td. midl. udl.</i>	987
<i>Gironde. Gr.; do.; Td. fl.; Fyr t.</i> 483. 657.	2071
	2100
<i>Banc de la Mauvaise. Lystd. udl.</i> ...	920
<i>Nord du Platin de Grave. Lystd. for.</i>	764
	921
<i>Grand Banc. Fyrsk. udl. til Forsøg;</i>	
<i>Belysn. for.</i>	443. 1101
<i>Lamena. Lystd. midl. udl.</i>	877
<i>Bassin d'Arcachon. Td. fl.</i>	713
<i>Larros. Fyr nedl.</i>	171

Spanien N.- og W.-Kyst.

<i>Som. for Farve</i>	1949
<i>San Sebastián. Fyr t.; do.</i>	1102. 1683
<i>Lequeitio. Fyr t.</i>	1852
<i>Castro Urdiales. Havncarb.</i>	1997
<i>Gijón. Havnesign.</i>	2300
<i>Coruña Bugt og Bens Bugt. Lystd. og</i>	
<i>Skærs Belig.</i>	2152
<i>Kap Villano. Driv. Vrag; Oplysn. om Fyr.</i>	340
	1103
<i>Arosa Bugt. Puebla del Caraminal. Fyr t.</i>	172
<i>Cariel Bugt. Skær</i>	714
<i>Villajuan. Fyr t.</i>	386
<i>Los Mesos. Oplysn. om Fyr</i>	765

	Lobe-Nr.		Lobe-Nr.
<i>Union of South Africa. Fyr sl.</i>	2381	Maine.	
<i>Cape Good Hope. Table Bay. Taagesign. gives; Undersøg.-Ankorpl. for.</i>	627. 2153	<i>Englishman Bugt. Td. udl.</i>	1552
<i>Cape Point. Fyr t.; Oplysn. om Fyr; do.</i>	1708. 2194. 2447	<i>Sea Horse Rock. Klttd. udl.</i>	1863
<i>Slang Kop. Fyr t.; Radio-Tidsign. gives; Oplysn.</i>	1811. 2193. 2447	<i>Frenchman Bugt. Eastern Bugt. Td. ind.</i>	173
<i>Simons Bay. Roman Rocks. Fyr midl. for; t.</i>	1432. 1778	<i>Mount Desert Island. Southwest Harbor. Clarks Point. Fyr. t.</i>	2391
Canariske Øer.		<i>Penobscot Bugt. Spruce Head. Td. omb. m. Klttd.</i>	1893
<i>Teneriffa. Rasca Point. Oplysn. om Fyr.</i>	715	<i>Muscongus Sund. Lower Narrows. Td. udl.</i>	486
Azorerne.		<i>Kennebec Floden. Fiddlers Reach. Taagesign. gives</i>	1044
<i>Pico. Arealarga Pynt. Oplysn. om Fyr.</i>	2383	<i>West Penobscot Bugt. Two Bush Channel. Mosers Ledge. Td. udl.</i>	174
<i>Fuyal. Ribeirinha Pynt. Fyr opf.</i>	2382	<i>Sheepscoot Bugt. Griffiths Head Ledge. Td. for.</i>	2232
<i>Terceira. Serreta. Fyr br. uregletret</i>	1892	<i>Toms Rock. Td. for.</i>	175
Bermudas Øerne.		<i>Maine Bugt. Cashe Ledge. Ammen Rock. Fltd. udl.; Oplysn. om Skær.</i>	213. 487
<i>Grunde</i>	1853	<i>Casco Bugt. Luckse Sund. John Rock. Td. for.</i>	249
<i>North-East Breakers. Kl.-Uvklttd. forsv.</i>	485	<i>Mark Island Passage. Td. fl.</i>	766
Canada.		<i>Upper Clapboard Island Ledge. Td. fl.</i>	767
<i>Oplysn om Opmaaliugsskibe, Adv.</i>	1779	<i>Portland. Afm. for.; Gr.; Afm. for.; Gr.; do.</i>	844
<i>Forholdsregel i Anledn. af Krigstilst.</i>	1780	<i>1205. 1361. 1493.</i>	1687
Newfoundland.		<i>Fort Scammel Point. Fyr t.</i>	2347
<i>Pools Harbour. Puffin Island. Taagesign.</i>	1812	<i>Spring Point Ledge. Gr. fn.</i>	1894
<i>Placentia Bugt. Iron Island. Fyr nedl.; Fyr t.</i>	628. 2154	<i>Cape Neddick Harbor. Weare Point. Td. udl.</i>	2273
<i>Bearcove Pynt. Fyr t.; Taagesign. opr.</i>	1813. 2072	<i>York River Havn. Klttd. fl.</i>	250
Sable Island.		<i>Wood Island. Hussey Rock. Td. for.</i>	575
<i>Gr. fn.</i>	716	<i>Gulf of Maine. Georges Bank. Gr. fn.</i>	1709
Cape Breton Island.		New Hampshire.	
<i>Scatari. Fyr for.</i>	2195	<i>Portsmouth. Seward Rocks. Td. for.</i>	251
<i>Guion Island. Fyr for</i>	444	<i>Goat Island Ledge. Td. omb. m. Lystd.</i>	2448
Nova Scotia.		Massachusetts.	
<i>Cape Breaker. Klttd. for. Farve</i>	1041	<i>Rockport. Td. udl.</i>	2449
<i>Whitehead. Tagesign. gives</i>	130	<i>Annisquam. Fyr for.; Td. udl.</i>	50
<i>Isaac Havn. Lys-Fltd. for. Farve</i>	1042	<i>Gloucester. Tenpound Island. Fyr.</i>	629
<i>Beaver Harbour. Beaver Point. Fyr for.</i>	2000	<i>Squam Floden. Td. udl.</i>	2416
<i>Sheet Harbour. Watt Point. Fyr t.</i>	2073	<i>Lynn. Oplysn. om Klttd.</i>	342
<i>Halifax. Miner</i>	1934	<i>Boston Bugt. Scituate. Fltd. udl.</i>	576
<i>Chebucto Head. Fyr for.</i>	131	<i>Boston. Vrag afm.</i>	2348
<i>West Ironbound Fyr for.</i>	445	<i>Hingham Bugt. Bumpkin Island Shoal. Td. omb. m. Lystd.</i>	1951
<i>Liverpool Bugt. Coffin Island. Fyr for.</i>	2074	<i>Gallups Island. Fyr og Taagesign. opr.; Taagesign. gives ikke; Taagesign. gives</i>	768. 1494. 2417
<i>Little Hope Islet. Lys-Fltd. for Farve</i>	1043	<i>Deer Island Fyr for.</i>	879
<i>Baccaro Point Fyr for.</i>	299	<i>North Channel. Afm. for.; Td. udl.</i>	1045. 2392
<i>Brazil Rock. Uvklttd. udl.</i>	843	<i>Bird Island. Bk. nedl.</i>	94
Forenede Stater i Nord-Amerika.		<i>Main Channel. Td. udl.; Vrag afm.; bortt.</i>	51. 2349. 2450
<i>Fyrinspektionsskibe. Adv.</i>	2272	<i>Plymouth. Td. udl.; Lystd. udl., Td. ind.</i>	659. 1495
		<i>Cape Cod Bugt. Afm. for.</i>	2274
		<i>Cape Cod Kanal aabnet</i>	2419
		<i>Nantucket Sund. Uddybn., Adv.; Lystd. for.</i>	1206. 2275
		<i>Pollock Rip Slue. Vrag; do. afm.; Dybde; Gr.; Gr. fn. ej 1653.</i>	1710. 2102. 2350. 2418
		<i>Shovelful Fyrsk. S. Vrag uskl.</i>	176
		<i>Bass Floden. Belysn. for.</i>	846
		<i>Hyanis. Lystd. udl.</i>	1207
		<i>Hyanis. Southwest Rock. Bk. opf.</i>	2196

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Nantucket Shoals. Davis Bank E. Gr.</i>	1108	<i>Rockaway Inlet. Lystd. for.</i>	928
<i>Nantucket. Belysn. for.</i>	845	<i>Staten Island. Great Kills Havn. Fyr t.</i>	489. 1110
<i>Vineyard Sund. Falmouth. Deacons Pond</i>		<i>East River. College Point Reef. Td. omb. m.</i>	
<i>Jetty. Fyr t.</i>	2233	<i>Kltd.</i>	2235
<i>Tarpaulin Cove. Fyr for.</i>	1496. 2393	<i>Negro Point Fyr. Taagesign. for.</i>	1364
<i>Buzzards Bugt. Gr. fn.; Skær fn.; Lystd. og Kltd. udl.; Skær; do.; do.; do.; Vrag afm. . . . 1711. 1864. 1865. 2034. 2103.</i>	2197 2234. 2420	<i>Hell Gate. Mill Rock. S.-lige Fyr for.</i>	660
<i>Nye Ledge. Td. omb. m. Kltd.</i>	2276	<i>South Brother Island. Td. ind., Rev bortt.</i>	2423 2422
<i>Cullyhunk Harbor. Gull Island. Kltd. udl.</i>	1046	<i>North Brother Island. Hindr.; fn. c.</i>	2036 2422
Rhode Island.		<i>Frost Creek. Bk. opf.</i>	2280
<i>Narragansett Bugt. Providence Floden. Afm. for; Td. udl., Uddybn.; Td. udl.</i>	1047 1208. 1866	<i>Hudson Floden. Td. udl.</i>	2108
<i>Warren Floden Rumstick Shoal. Td. ind.</i>	1553	<i>Iona Island. Skær.</i>	2109
<i>Patience Island. Lystd. for.</i>	923	<i>The Battery. Barge Office Dock. Moler byg.</i>	1655
<i>Newport. Grunde.</i>	2451	New York Bugt.	
<i>Wickford. General Rock. Td.</i>	177	<i>Gr. fn.; Vrag; Vrag afm.</i>	533. 2394. 2424
<i>Block Island Sund. Block Island North Reef. Lys-Kltd. fl.</i>	531	<i>Ambrose Channel. Td. udl.; Vrag afm.; do.</i>	1365 1713. 1896
<i>Block Island Havn. Fyr nedl.</i>	577	<i>Sheepshead Bugt. Kltd. udl.</i>	1688
<i>Shagwong Rev. Lys-Kltd. for.</i>	924	<i>Sandy Hook Bugt. Shrewsbury Floden. Kltd. udl.</i>	929
Long Island Sound.		<i>Greenville Piers Channel. Lys-Kltd. for.</i>	930
<i>Fishers Island Sund. Ram Island Reef. Fyrsk. Belg.</i>	578	<i>Governors Island Extension Fyr. Taagesign. for.</i>	661. 1109
<i>Nounk. Gr. fn.</i>	532	New Jersey.	
<i>Gardiners Bugt. Three Mile Harbor. Fyr nedl.; Fyr t.</i>	300. 2104	<i>Vrag afm.; bortt.</i>	769. 1953
<i>Cornfield Point. Fyrsk. SE. Lys-Fltd. og Kltd. udl.</i>	2199. 2270	<i>Newark Bugt. Belysn. for.; Vrag afm.; bortt.</i>	881. 1209. 1867
<i>Connecticut Floden. Søm. fl.</i>	1362	<i>Barnegat Inlet NE. Vrag; afm. Afm. ind.</i>	882 931. 1210
<i>Duck Island S. Td. udl.</i>	2105	<i>Barnegat Inlet SE. Gr.</i>	391
<i>Duck Island Harbor of Refuge. Afm. for.</i>	488	<i>Abacon Inlet. Vrag afm.; Afm.; Afm. for</i>	1366 1497
<i>Kelsey Point. Fyr for.</i>	847	<i>Ludlum Beach Fyr SE. Vrag; do. afm.</i>	1367. 1656
<i>Mattituck. Fyr t.</i>	2351	Delaware Bugt.	
<i>The Thimbles. Td. udl.</i>	1363	<i>Afm. for.</i>	770
<i>New Haven. Fyr og Afm. for.</i>	214	<i>Brandywine Shoal. Fyr delvis skjult, midl. Fyr t.; Fyr fl.</i>	1657. 2200
<i>Shag Bank Lystd. udl.</i>	848	<i>Maurice River Cove. Deadman Shoal. Fyr t.</i>	2037
<i>Bridgeport. Lys-Kltd. udl.; Td. udl.</i>	1048. 1952	<i>Dennis Creek. Fyr t.</i>	1049
<i>Norwalk Islands S. Skær</i>	2277	<i>Somes Shoal Channel. Afm. for.</i>	1211
<i>Cockenoe Island Shoal. Lys-Kltd. for.</i>	849	<i>Kap Henlopen. Bk. nedl.</i>	344
<i>Cockenoe Island Harbor. Skær</i>	2278	<i>South Shoal. Td. fl.; omb. m. Kltd.</i>	95. 662
<i>Long Neck Point. Skær</i>	2198	<i>Fourteen-Foot Bank Fyr for.</i>	883
<i>Shippan Point. Skær</i>	2107	<i>Egg Island. Fyr for.</i>	1498
<i>Oyster Bugt. Gr.</i>	2452	<i>Mahon Floden. Kltd. udl.</i>	1212
<i>Stamford. Skær</i>	2106	<i>East Point Fyr for.</i>	579. 932
<i>Hempstead. Motts Point. Td. omb. m. Kltd.</i>	925 1712	<i>Miah Maul Shoal Fyr. Taagesign. for.</i>	52
<i>Larchmont. Skær fn.</i>	1654	<i>Brown Shoal. Lys-Kltd. for.</i>	96
<i>Hen and Chickens. Skær fn.</i>	1654	Delaware Floden.	
<i>Echo Bay. Baileys Rock. Lystd. omb. m. Lys-Kltd.; do.; Lys-Kltd. omb. m. Lystd.</i>	1895 2421	<i>Smyna. Fyr for.</i>	630
<i>New Rochelle. Aunt Phebe Rock Fyr. Taagesign. gives, Kltd. ind.</i>	880	<i>Reedy Island. Td. fl.</i>	1215
<i>East Chester Bay. Bk. opf.</i>	1554	<i>Baker Shoal. Td. ind.</i>	1214
New York.		<i>Salem Cove. Salem River. Fyr t., Td. udl.</i>	2201
<i>Long Island. Gardiners Bugt. Little Peconic Bugt. Nassau Point. Lystd. udl.</i>	926	<i>Fort Mott Channel. Td. udl.</i>	1368
<i>Shinnecock Bay Fyr. For. udsat; for.</i>	343 927	<i>Oldmans Creek. Td. udl.</i>	1369
		<i>Schooner Ledge Range. Td. omb. m. Lystd.</i>	771
		<i>Tinicum Island. Td. omb. m. Lystd.</i>	1213
		Delaware.	
		<i>Rehoboth Bugt. Rehoboth Kanal. Fyr for.</i>	301
		<i>Fenwick Island Shoal Fyrsk. Fyr for.</i>	884

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Virginia.			
<i>Blackfish Bank.</i> Lys-Fltd. for.	490	<i>Sewall Point Spit.</i> Fyr odl.; Fyr t.;	
<i>Winter Quarter Shoal.</i> Fyrsk. SW. Vrag;		Fyr for.	1897. 2281. 2354
Belig.; Fyrsk. omb.; Vrag afm.; Fyrsk.		<i>Sewall Point Shoal.</i> Lystd. omb. m.	
omb.; Vrag uskl.; Vraglystd. ind.; Fyrsk.	2202	Lys-Kltd.	1219
udl. 345. 392. 491. 492. 772. 773. 835.		North Carolina.	
<i>Sand Shoal Inlet.</i> Fyr t., Afm. ind.	1216	<i>Pamlico Floden.</i> Belysn. for.	1053
<i>False Cape.</i> Lys-Fltd. for.	935	<i>Pamlico Sund. Inner Middle Ground.</i> Fyr	
<i>Dividing Creek.</i> Fyr t.	1112	t., Td. ind.	2355
Chesapeake Bugt.			
Uv.-Hindr.; do., do., Dybde; Lys-Fltd.		Kap <i>Hatteras.</i> Fyr for.	393
fors. m. Uvkl.; Lys-Fltd. fra Stat. 252.	886	<i>Bogue Sund.</i> Fyr nedl.	178
1370. 1555. 2110.	2236	<i>Cape Lookout Shoals.</i> Td. udl.	2237
<i>Horseshoe Shoal.</i> Td. omb. m. Lystd. ...	1217	Kap <i>Lookout.</i> Fyr for.	394
<i>Tail of the Horseshoe.</i> Vrag rapp.; bortt.;		<i>Wreck Point</i> Fyr odl.; midl. Fyr t. 1054.	1113
Fyrsk. udl.; Vragtd. ind. 493. 1111.	1371	<i>Beaufort.</i> Td. udl.	1781
	1372	<i>Cape Fear Floden.</i> Afm. for.; Td. udl.;	
<i>Back Floden.</i> Fyr t., Td. ind.	1050	Fyr for.	395. 936. 2038
<i>Piankatank Floden. Roane Point.</i> Fyr t.,		<i>Orton Cove Upper</i> Fyr for.; Oplysn. 215.	253
Td. ind.	1218	<i>Fort Caswell</i> Fyr for.	396
<i>Pocomoke Sund. Beach Island Shoal.</i> Td. fl.	97	South Carolina.	
<i>Potomac Floden. Coun Floden.</i> Lystd. omb.		Opmaalingsvagere udl.; fl.; ind. 1718. 2039.	2398
m. Lys-Kltd.	1052	<i>Winyah Bugt. North Island</i> Fyr fl.	1055
<i>Mattox Creek.</i> Fyr t., Td. ind.	2397	<i>Bull Bugt. Bay Channel.</i> Afm. for.	53
<i>Old Fort Hunt Wharf.</i> Fyr t.	775	<i>Charleston Afm.</i> for.; Td. udl.; Vrag afm.;	
<i>Tangier Sund. Nanticoke Floden. Clay</i>		Oplysn. om Vrag 54. 1056. 2111.	2356
<i>Island Shoal.</i> Fyr t.	2352	<i>Hog Island Channel.</i> Fyr for.	1114
<i>Patuxent Floden. Petersons Pynt</i> Fyr t. ...	2353	<i>The Cove.</i> Bk. opf.	495
	2396	<i>Cooper Floden.</i> Belysn. for.	397. 581
<i>Broome Island.</i> Bk. opf.	1373	<i>Port Royal Sund. Beaufort Floden. Station</i>	
<i>Choptank Floden.</i> Lys-Kltd. udl., Td. ind.	774	<i>Creek Shoal.</i> Td. fl.	1955
<i>Dogwood.</i> Fyr t.	2425	<i>Broad Floden. Archers Vig.</i> Bk. opf.	99
<i>Baltimore. Craighill Channel.</i> Lys-Kltd.		<i>Hilton Head.</i> Forfyr for.	1782
udl.	1374	<i>Martins Industry</i> Fyrsk. udl.	1499
<i>Main Channel.</i> Afm. for. 494.	1375	Georgia.	
<i>Cutoff Channel.</i> Fyr for.	933	<i>Savannah Floden.</i> Td. ind.	1956
<i>Brewerton Kanal.</i> Afm. for.	302	<i>Tybee Roads Bloody Point Channel.</i>	
<i>Lazaretto Point.</i> Fyr for.	2395	Kltd. omb. m. Lys-Kltd.	776
<i>Pooles Island.</i> Fyr t.	2203	<i>St. Simon Sund.</i> Gr.	2112
<i>Susquehanna Floden.</i> Td. udl.	934	<i>Little Cumberland Island.</i> Fyr nedl.	2113
<i>Eastern Bugt. Miles Floden.</i> Fyr t.; Td.		Florida.	
ind.	1658. 1714	<i>Cumberland Sund og Fernandina</i> Indløb.	
<i>Claiborne Cut.</i> Td. omb. m. Lys- og		Td. omb. m. Lystd.	1898
Kltd.	1717	<i>St. Johns Floden.</i> Td. ind.; Fyr t., Td. udl.	1556
<i>Poplar Island Narrows.</i> Fyr t., Td. ind. ...	1715		2114
<i>Dividing Creek. Jarvis Point Shoal.</i> Td. ind.	1716	<i>St. Augustine. North River.</i> Fyr t.	398
<i>James Floden.</i> Td. udl.; Fyr for. ... 98.	534	<i>Indian Floden. Titusville.</i> Fyr nedl.	937
<i>Jordan Point</i> Fyr t.	663		
<i>Burwells Bay og Goose Hill Channel.</i>			
Fyr fl.	580		
<i>Elizabeth Floden.</i> Afm. for.	303		
<i>Hampton Roads. Willoughby Bugt.</i> Fyr			
midl. t. paa Td.	1954		

VII.

Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Forenede Stater i Nord-Amerika.

Florida.			
<i>Jupiter Inlet.</i> Kendeligt Punkt, Adv. ...	1057	<i>Sombrero Key.</i> Td. udl.; Fyr for.	346. 2400
<i>Florida Reefs. Alligator Reef.</i> Fyr for. 55.	1376	<i>Hawk Channel.</i> Fyr for.	1220
<i>Fowey Rocks.</i> Fyr for.	2399	<i>Hawk Channel. Knights Key.</i> Bk.	
		bort.	1783
		<i>Marquesas Rock.</i> Vrag afm. m. Lys-	
		Fltd.	2401

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Rebecca Shoal.</i> Fyr for.....	56. 1377	<i>Pujaros Rev. Gr.; Bk. Belig.</i> ... 399. 446
<i>Key West.</i> Fyr for.....	2282	<i>Anegada de Afuera.</i> Oplysn..... 1160
<i>Key West. East Triangle Shoal.</i> Fyr midl. t.; perm.	1221. 2283	<i>Alvarado Havn.</i> Oplysn. om Fyr..... 1871
<i>Key West. Sand Key.</i> Fyr for.....	216	
<i>Hillsboro Inlet S. Skær.</i>	496. 2040	
<i>San Carlos Bugt. St. James City Kanøi.</i> Td. udl.	179	
<i>Charlotte Harbor.</i> Klted. omb. m. Lys- Klted.; Bk. opf.	1115. 2115	
<i>Tampa Bugt.</i> Vrag røpp.	1719	
<i>Cut K.</i> Bk. opf.	217	
<i>Egmont Key.</i> Forfyr t.	2041	
<i>Anclote Anchorage.</i> Bk. opf.	1557	
<i>Anclote Key W.</i> Vrag	1058	
<i>Withlacoochee Floden.</i> Fyr for.	218	
<i>Port Inglis.</i> Lys-Fltd. udl.	1558	
<i>Cedar Keys.</i> Belysn. for.....	2238	
<i>St. George Sund.</i> Fyr for.....	1222	
<i>South Shoal.</i> Klted. omb. m. Fltd. ..	2042	
<i>San Blas.</i> Td. omb. m. Lys-Fltd.	1223	
<i>St. Joseph Bugt.</i> Afm. for.....	1378	
<i>St. Andrews. St. Andrews Bar.</i> Adv....	887	
<i>St. Andrews Bugt.</i> Midl. Fyr t.	1868	
Alabama.		
<i>Mobile Bugt og Mississippi Sund. Pass</i> <i>aux Herons.</i> Td. udl.; Fyr og Bk.; do.	1500 2284. 2357	
Mississippi.		
<i>Mississippi Sound. Ship Island Karan-</i> <i>tøne-Stat.</i> Landmærke.....	1784	
Louisiana.		
<i>Barataria Bugt.</i> Fyr t.	664	
<i>Southwest Pass.</i> Gr.	1650	
<i>Sabine Bank.</i> Mindre Dybde; Klted. omb. m. Fltd.	582. 2043	
Texas.		
<i>Sabine Bank.</i> Klted. omb. m. Lystd.....	1935	
<i>Galveston.</i> Afm. for.	497	
<i>Galveston Bugt.</i> Afm. for.; Klted. udl.	631. 1059	
<i>North Channel.</i> Klted. udl.	1059	
<i>Brazos Floden.</i> Td. fl.	1899	
<i>Matagorda Bugt.</i> Oliver Pynt. Fyr t. ...	180	
<i>Aransas Pass og Corpus Christi Bugt. Turtle</i> <i>Cove Kanal.</i> Fyr t.	535. 583. 1224	
Mexiko.		
Oplysn. om Fyr.....	1225	
Fyr og Afm. upaalidelige.....	1869	
<i>Tamaulipas. Punta Jerez.</i> Fyr sl.....	777	
<i>Tampico.</i> Oplysn. om Fyr. <i>Panuco</i> Floden. Dybde.....	1900	
<i>Campeche Bugt. Nautila Floden.</i> Fyr t. .	100	
<i>Campeche Banke. Cayo Arenas.</i> Oplysn. om Fyr.....	1060	
<i>Alacran Rev. Alacran Havn.</i> Bk. nedl.	1379	
<i>Yucatan. Ascension Bugt.</i> Vrag afm....	1380	
<i>Contoi Island.</i> Oplysn. om Fyr.....	1061	
<i>Vera Cruz Havn.</i> Skær; Oplysn. om Gr., Td. udl.	1660. 1785	
<i>Isla Verde Rev W.</i> Gr. fn.	1870	
Honduras.		
<i>Swan Islands.</i> Fyr t.	2285	
Nicaragua.		
<i>Kap Gracias à Dios.</i> Fyr for.	850	
Panama.		
<i>Lagarto. Rev</i>	2286	
<i>Colon.</i> Fyr ødl.; Fyr t., Lystd. ind.; Belysn. for	1720. 2230. 2384	
<i>Christobal Harbor.</i> Afm.....	2426	
<i>Panama Kanal</i> aabnet for Gennemfart; Bestem for Besejl.; Oplysn. 1787. 2044.	2075	
<i>Almirante Bugt. Kap Toro</i> Fyr br. uregelm. <i>Crawl Cay Channel og Shepherd Har-</i> <i>bour.</i> Dybde.....	1786 1386	
<i>Boca del Drago og Boca del Toro.</i> Gr. fn.	1297	
Columbia.		
<i>Cartagena. Morrosquillo Bugt.</i> Gr.....	2301	
<i>Santa Marta.</i> Fyr for.; For. opsat.	632. 938	
Venezuela.		
<i>Los Roques. El Roque.</i> Fyrs Karakter ..	1814	
<i>Orinoco.</i> Td. udl.....	447	
Bahama Øerne.		
<i>Cat Island. Devil or Evil Point.</i> Fyr t...	2155	
<i>Conception Island.</i> Vrag	1116	
<i>Crooked Island. Crooked Island Rev.</i> Vrag.	219	
<i>Acklin Øerne.</i> Skær fn., Dybde aft.	1739	
<i>Great Inagua. Molasses.</i> Dybder.....	1298	
Store Antiller.		
Cuba.		
<i>Habana.</i> Td. udl.	181	
<i>Punta Grund.</i> Td. omb. m. Lystd. .	2287	
<i>Apostoles Grund.</i> Td. omb. m. Lystd	2204	
<i>Cardenas.</i> Dybde aft.....	1788	
<i>Puerto Padre.</i> Bk. fn. ikke, Td. udl.....	584	
<i>Lucretia Pynt.</i> Fyrt. Farve	1661	
<i>Daiquiri (Baiquiri).</i> Oplysn.	220	
<i>Santiago.</i> Afm. for.; Ø dannet	585. 1062	
<i>Ratonos Cay.</i> Td. fl.....	778	
<i>Morro de Cuba.</i> Fyr for.....	1815	
<i>Cuatro Reales Kanal. Blanco Cay S.</i> Dybde.	347	
<i>Santa Cruz del Sur.</i> Som. Belig.....	448	
<i>Ceiba Banke.</i> Td. udl.	101	
<i>Cuba S. Macurije Pynt SW.</i> Bk. opf....	400	
<i>Caballones Kanal.</i> Adv.....	1159	
<i>Cayman Brac.</i> Fyr t.....	536	
<i>Grand Cayman. South-west Sound.</i> Vrag	779	
<i>Kap San Antonio.</i> Strøm-Adv.	1901	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Jamaica.		<i>The Rocas.</i> Fyr for.....	2402
<i>Lucea.</i> Afm. for.....	1501	<i>Rio Grande do Norte.</i> Oplysn.	718
<i>Falmouth.</i> Afm. for.....	1502	<i>Pernambuco.</i> Skær; Bølgebryder forlænget;	
<i>Port Antonio.</i> Bk. nodl.; Fyr t....	1117. 1226	Lystd. udl.	221. 256. 449
<i>Port Morant.</i> Bk. opf.....	1299	<i>Olindo Channel.</i> Td. fl., Dybde aft..	939
<i>Kingston.</i> Bk. opf.....	1118	<i>Barra Grande.</i> Gr.; Skær rapp.; Oplysn.	
<i>Fort Augusta.</i> Fyr for.....	498	om Skær	133. 1828. 2302
<i>Pedro Bank N. Wallon Bank.</i> Bunke fn..	1559	<i>Barra Grande—Maceió.</i> Oplysn. om Kyst-	
St. Domingo (Haiti).		<i>linie</i>	2428
<i>Kap Haiti.</i> Oplysn.	633	<i>Abrolhos Channel.</i> Vrag.....	2429
<i>Samana Bugt.</i> Bk. og Td. forsv.	254	<i>Rio San Matheus.</i> Fyr t.	2001
<i>La Romana.</i> Fyr t.; for.; Oplysn. 182. 2076.	2288	<i>Espirito Santo Bugt.</i> <i>Victoria.</i> Td. ind..	2453
<i>St. Domingo.</i> Fyr for.....	2358	<i>Barra Nova.</i> Fyr for.....	940
<i>Aux Cayes.</i> Skær	780	<i>Rio de Janeiro.</i> Lystd. udl.	2454
<i>Port au Prince.</i> Td. udl.; Gr.....	717. 2289	<i>Sepitiba Bugt.</i> <i>Socó.</i> Fyr t.....	134
Porto Rico.		<i>Ilha Grande Bugt.</i> <i>Ribeira Bugt.</i> Oplysn.	
<i>Ponce.</i> Midl. Fyr t.....	1721	om Fyr.....	135
<i>Pinero Cay W.</i> Skær fn.....	1662	<i>São Sebastião Kanal.</i> Gr. fn. ikke	257
<i>Mayaguez.</i> Fyr fl.....	255	<i>Lage dos Moleques.</i> Fyr midl. sl. ...	586
Smaa Antiller.		<i>Paranaguá Bugt.</i> <i>Guarukessaba.</i> Fyr nodl.	183
St. Lucia.		<i>São Francisco.</i> Skær.....	1382
<i>Port Castries.</i> Fyr t.	537	<i>Itajahy.</i> <i>Cabeçudas.</i> Skær.....	1601
<i>Vigie.</i> Fyr for.....	781	Uruguay.	
Martinique.		<i>Kap Santa Maria.</i> Oplysn. om Fyr 1228.	2455
<i>Fort de France.</i> Besejl.	2240	Rio de la Plata.	
Curaçao.		<i>Lobos N.</i> Hindring	1229
Oplysn. om Fyr.....	2116	<i>Lobos.</i> Vrag forsv., Td. ind.....	2385
<i>Santa Anna.</i> Oplysn.....	1300	<i>Banco Inglés (English Bank).</i> Lystd.....	348
<i>Willemstad.</i> Fyrbelysn. midl. sl.	1936	<i>Archimedes</i> Banke. Lystd. omb. m. Lys-	
Engelsk Guyana.		<i>Kltd.</i>	305
<i>Georgetown.</i> Fyr t.	989	<i>Montevideo Bugt.</i> Lystd. udl. v. Lossepl.	1854
Hollandsk Guyana.		<i>Montevideo.</i> Havnesign.; Afm. for.; Uddyb.,	
<i>Suriname.</i> <i>Nickerie-rivier.</i> Afm. ind....	2427	Paabud; Lystd. udl. ...	136. 401. 941. 1434
<i>Suriname-rivier.</i> Fyrsk. midl. omb...	1227	<i>Recalada</i> Fyrsk. fl.....	2290
Brasilien.		<i>Santa Lucia.</i> <i>Piedra del Arriero.</i> Fyr t...	888
Ov. med Undervandsbaade.....	2359	<i>Banco Inglés</i> og <i>La Panela</i> Skær. Oplysn.	
<i>Para</i> Floden. <i>Bragança (Dentro)</i> Farvand.		om Fyr og Fyrsk.....	1301
Td. og Bankes Relig.; Afm. for.; Fyrsk.		<i>Punta del Indio</i> Løb. Lystd. udl.....	2360
udl.....	304. 990. 1503	<i>Punta Artilleria S.</i> Vrag afm.....	1435
<i>Guajara.</i> Fyr nodl.....	1433. 1722	<i>Colonia.</i> <i>Los Muleques</i> Banke. Lystd. udl.	306
<i>San Marcos Bugt.</i> <i>San Marcos</i> Pynt. Fyr		<i>Uruguay</i> Floden. <i>Santa Domingo</i> Farvand.	
for.....	132	Lystd. for.....	2045
		Argentina.	
		<i>Bahia Blanca.</i> <i>Puerto Ingeniero White.</i>	
		Lystd. udl.	1119
		<i>San Blas.</i> Afm.....	1161
		<i>Punta Segunda Barranca.</i> Fyr for;	
		Oplysn. om Fyr.; Fyr t.; do.; Oplysn.	
		om Fyr ...	402. 538. 1436. 1723. 2361
		<i>Tierra del Fuego (Ildlandet).</i> <i>Beagle</i> Kanal.	
		Bk. opf.....	349
		<i>Beagle</i> Kanal. <i>Almirante Brown</i> Bugt.	
		Bk. opf.....	942

VIII.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Spanien.		
<i>Gibraltar</i> Stræde. <i>Gibraltar</i> Bugt. Under-		
søg.-Skibs-Pl.	991	
<i>Algeciras</i> . Oplysn. om Fyr og Havn.	1902	
<i>Algeciras</i> Bugt. <i>Puente Mayorga</i> . Fyr t.	1120	
<i>Motril</i> . Belysn. for.	1121	
<i>Cartagena</i> . Rad.-Tel.-Stat.	184	
<i>Alicante</i> . Lystd. for.	450	
<i>Denia</i> . Søm. for.	1504	
<i>Baleariske Øer</i> . <i>Tagomayo</i> . Fyr t.	2403	
<i>Menorca</i> . <i>Mahón</i> . Td. ind., Ledefyr		
t.; Løb. sp.	1829.	2303
Frankrig.		
Fyr sl.	1724	
<i>Nouvelle</i> . Lystd. sl.; t.	1903.	2046
<i>Canal Saint-Louis</i> . Fyr for.	1904	
<i>Marseille</i> . Lystd.; do. udl.	350.	1905
<i>Cassis</i> . Fyr for.	1725.	2077
<i>Kap Cepet</i> . Søm. for., Oplysn. om Gr. ..	403	
<i>Toulon</i> . Fyr t.; Uvbd., Forbud; Oplysn.		
om Fyr; Lossepl. afm. ...	258. 404. 943.	1906
<i>Alicastre</i> Bugt. Oplysn. om Vrag.	719	
<i>Iles d'Hyères</i> . Skydn.	259	
<i>Saint-Raphaël</i> . Fyr midl. t.	499.	889
Korsika.		
<i>Korsika E.-Kyst</i> . Fyr sl.	1816	
<i>Alistro</i> . Fyr atter t.	1830	
<i>La Vacca</i> . Skydn.	259	
Sardinien.		
<i>Porto Torres</i> . Uddybn.	1437	
<i>Estuario della Maddalena</i> . Bk. for.	1162	
<i>Avanci</i> Bugt. Bk. opf.	451	
<i>Terranova</i> Bugt. <i>Kap Ceraso E.</i> Søm. midl.		
udl.; Td. udl.	1438.	1855
<i>Cavoli</i> . Fyrbygn. kendeliggjort.	1957	
<i>Canale di S. Pietro</i> . Vrag; bortt. ...	587.	1230
<i>Porto Scuso</i> . Fyr t.	992.	2002
<i>Oristano</i> Bugt. <i>Kap S. Marco</i> . Fyr t.;		
Tnd. opsat.	993.	1439
Italien.		
Afm. af Tun-Fiskeriot.	782	
Minor udl.	1726	
Grensen for Søterritorium.	1789	
Oplysn. om Lodsskibe.	2132	
Sign. for. Slæbn. af Minor.	2241	
Italien W.-Kyst.		
<i>Maurizio</i> . Fyr for.	994	
<i>Oneglia</i> . Fyr for.	1384	
<i>Kap Mele N. Laignueglia</i> . Fyr t.	1231	
<i>Vado</i> . Fyr for.	995	
<i>Savona</i> . Uddybn.; fuldf.; Mole opf.; Fyr		
for.; do.; Fyr sl.; Tidsign. oph. 351. 500.	1302	
	1303. 1560.	1972
<i>Spezia</i> . Løb midl. sp.; aabnet; Torpedo-		
skydn.; Afm. ind ved Skydepl. ...	1232. 1383	
	1440.	2430
<i>Viareggio</i> . Fyr t.		2242
<i>Banchi della Meloria</i> , Oplysn. om Fyrsk.		588
		2243
<i>Livorno</i> . Løb. midl. sp.; Belysn. for.; Vrag;		
Løb aabnet; Vrag forg. eftersøgt; Belysn.		
for.; Fyr for.; Bifyr sl.; Fyr t.; Lystd.		
indl. 665. 996. 1501. 1562. 1663. 1907.	1958	
	1973.	2362
<i>Marina di San Vincenzo</i> . Fyr t.		866
<i>Capraia</i> . <i>Kap Ferraione</i> . Fyrs Lysevnc. ..	720	
<i>Porto Vecchio di Piombino</i> . Fyr t.	539	
<i>Follonica S. Barbiera</i> Pynt. Skær.		1233
<i>Palmiolo</i> Taagesign.		890
<i>Elba</i> . <i>Scoglietto</i> . Fyr for.	1959.	2156
<i>Porto Ferrajo</i> . Fyr for.; Øvel. m. Uvbd.		307
		352
<i>Punta del Colle d'Orano</i> . Skær.		1505
<i>Kap Argentario</i> . <i>Ercole</i> . Fyr for. ...	634.	1063
<i>Giglio</i> . <i>Capelrosso</i> . Fyr for.		260
<i>Civitavecchia</i> . Fyr for.		2431
<i>Kap Anzio</i> . Fyr for.		1234
<i>Anzio</i> . Skær.		1235
<i>Terracina</i> . Mole bygg.		1908
<i>Circeo</i> . Fyr for.; Oplysn. om Fyr. ..	540.	1304
<i>Gaeta</i> . Td. udl.		1664
<i>Gaeta</i> Bugt. <i>Vollurno</i> . Fyr t.		137
<i>Isola di Ponza</i> . Fyr t.		1441
<i>Neapel</i> . Oplysn. om Fyr; Fyr t. ...	1236.	1305
<i>Neapel</i> Bugt. <i>Gaiola</i> . Lys-Kltd. omb. m.		
Lystd.		1442
<i>Porto di Torre del Greco</i> . Td. ind. ...		2117
<i>Torre Annunziata</i> . Fyr for.		783
<i>Castellamare di Stabia</i> . Belysn. for. ...		1237
<i>Salerno</i> . Fyrsk. midl. omb.; atter udl. ...		1306
		1665
<i>Amalfi</i> . Mole bygg., Fyr t.		261
<i>Capri</i> . <i>Marina Grande</i> . Lystd. udl. ...	102.	2456
<i>Kap Vaticano</i> . Fyr for.	589.	721
<i>Villa San Giovanni</i> . Fyr midl. for.		1238
<i>Pezzo</i> . Fyr sl., midl. Fyr t.; Fyr norm. 1817.		1961
<i>Messina</i> Stræde. Forbudt Ankerpl.; Regler		
for Besejl.; Besejl. tilladt 262. 784. 1856.		2017
Sicilien.		
<i>Messina</i> . Adv.; Fortøjt. udl.	1239.	1909
<i>San Raniere</i> . Fyr for., do.; Oplysn.		
om Fyr.; Fyr for. Navn 667. 722.		1307
		2047
<i>Catania</i> . Lystd. udl.		1443
<i>Siracusa</i> . Td. udl.		1974
<i>Scoglitti</i> Fyr for.		1444
<i>Empedocle</i> . Fyr for.		541
<i>Kap Rossello</i> . Fyr for.		1910.
<i>Marsala</i> . Fyr midl. for.; norm.; Belysn.		
midl. for.; Lystd. udl. ...	185. 263. 785.	854
<i>Scario</i> . Lystd. for.		1911

	Løbe-Nr.
<i>Favignana. Punta Sottile.</i> Fyr midl. for.	1445
<i>Fornica.</i> Fyr for.	1912
<i>Trapani. Ronciglio</i> Fyr for.	1913
<i>Porcelli.</i> Fyr for.	891
<i>Egadiske Øer. Levanzo. Kap Grosso.</i> Fyr for.	2244. 2457
<i>Palermo.</i> Fyr sl., midl. Fyr t.; Søm. for.; Bolgebrydør opf.; Paabud; Fyr for.	103. 500
	1163. 1240. 1818
<i>Kap Zuffarano.</i> Fyr for.	1900
<i>Porto di Termini Imerese.</i> Havnearb.	997
<i>Palti Bugt.</i> Gr.	1308
<i>Sicilien N. Ustica. Uomo Morto.</i> Fyr for.; Hjælpefyr t.	698. 1064

Malta.

<i>Skydn. Adv.</i>	501
<i>Grand Harbour.</i> Havnesign.	669
<i>St. Pauls Bugt.</i> Fortøjt. udl.	1914

Italien S.- og E.-Kyst.

<i>Rad.-Tel.-Stat.</i>	264
<i>Driv. Miner</i>	2049. 2157
<i>Fyr opl.</i>	2325
<i>Cotrone.</i> Fyr for.	1975. 2133
<i>Taranto Bugt. Alice.</i> Fyr for.	353
<i>Cesareo.</i> Fyr t.; Fyr for.	405. 1241
<i>Taranto.</i> Mindre Dybde; Fyr opl.	1666. 2325
<i>Gallipoli.</i> Fyr for.	1976
<i>Kap Santa Maria di Leuca.</i> Fyr for.	1962
<i>S. Cataldo (di Lere!).</i> Fyr for.	1506. 1563
<i>Brindisi.</i> Forbudt Ankerpl.; Oplysn. om Fyr; Havnearb., Besejl.; Lystd. fl.; Fyr opl.	944. 1164. 1937. 1977. 2325
<i>Kap Cavallo.</i> Lystd. udl.; Belig.	406. 542
<i>Molo di Bari.</i> Fyr atter t.	1819
<i>Moljetta.</i> Bk. opf.	452
<i>Barletta</i> Fyr for.; Oplysn.	1385. 1820
<i>Manfredonia Bugt.</i> Gr. findes ikke.	1857
<i>Tremiti Øerne. Pianosa.</i> Fyr t.	998
<i>Ortona.</i> Fyrs Lysevne; Havnearb.	670. 1165
<i>San Benedetto del Tronto.</i> Fyr t.	2050
<i>Pedaso</i> Fyr for.	892
<i>Pesaro.</i> Havnearb.	945
<i>Rimini.</i> Fyr t.	2003
<i>Punta della Maestra.</i> Lystd. udl.	138
<i>Po. Porto Levante.</i> Fyr t.	1166
<i>Chioggia.</i> Gr. afm.	591
<i>Malamocco.</i> Fyr for.	1386
<i>Rocchetta.</i> Fyr for.	1963
<i>Porto-canale del Lido.</i> Gr.	104
<i>Porto di Lido.</i> Fyr for.; Lystd. udl.	543. 999
<i>Venedig.</i> Fyr opl.	2325

Østerrig-Ungarn.

<i>Fyrs Synsviddo.</i>	671
<i>Paabud om at mindske Fart</i>	1122
<i>Fyr hr. ikke regelmæssigt</i>	1689
<i>Besejling</i>	2078. 2167
<i>Miner udl.</i>	1667. 2158
<i>Marmi Bank</i> Fyr midl. sl.	1123
<i>Pola.</i> Fyr for.	672
<i>Istrien. Porer Skær.</i> Sign. for Skydn.	635
<i>Fasana Kanal.</i> Paabud oph.	946
<i>Saluga.</i> Fyr for.	1602

	Løbe-Nr.
<i>Rancon Pynt og Cosada Banke.</i> Søm. for.	407
<i>Cigale.</i> Fyr t.	636. 786
<i>Palazzuoli Rev.</i> Vrag.	1507
<i>Selve. Selve</i> Havn. Fyr omb.	787
<i>Arbe. S. Antonio</i> Pynt. Søm. ind.	947
<i>Poklib Eiland.</i> Fyr midl. sl.	1124
<i>Morter-Spaloto.</i> Skibsfart forbudt.	2079
<i>Sebenico. Kamicac (Moel).</i> Skær. Fyr t.	1125
<i>Kanal S. Antonio. Senisna.</i> Fyr fl.	140
<i>Tiat. Tiascica.</i> Fyr midl. for.	453
<i>Rocni Skær.</i> Fyr for.	637
<i>Rogoznica.</i> Belysn. for.; Dæmning.	139. 948
<i>Lissa. Comisa.</i> Fyr fl.	2051
<i>Stoncica</i> Pynt. Sign. Stat. midl. nedl.	2304
<i>Solta. Carober.</i> Fyr for.	788
<i>Castelli Bugt.</i> Besejl.	2205
<i>Lesina. Gelsa.</i> Fyr t.	789
<i>Kanal von Sabbioncello. Orebic.</i> Ankring forbudt.	2159
<i>S. Andrea (Donzella).</i> Fyr for.	308

Montenegro.

<i>Kyst blokeret.</i>	1790
<i>Antivari og Noce Bugt.</i> Oplysn. om Fyr.	222

Albanien.

<i>S. Giovanni di Medua.</i> Fyr; Banke afm.	1000
	2458
<i>Kap Rodoni.</i> Vrag	2326

Grækenland.

<i>Fyr t.</i>	1446. 2052. 2053. 2054. 2055. 2080
	2081. 2082
<i>Ilhaka. Sankt Nicolas.</i> Fyr t.	1446. 2052
<i>Formiculla.</i> Fyr t.	1446. 2080
<i>Zakynthos (Zante).</i> Zakynthos Bugt. Td. ind.	354
<i>Joniske Øer. Zante.</i> Telegraftønde.	1872
<i>Echinades Øerne. Caloyeros.</i> Fyr t.	1446. 2053
<i>Achelois Munding. Counelli</i> Fyr t.	1446. 2081
<i>Platijali (Plateali, Platea).</i> Stenighonia. Fyr t.	1446. 2082
<i>Bugten ved Korinth. Mornos Munding.</i> Fyr for.	1446. 2054
<i>Koroni.</i> Fyr sl.	265
<i>Vromo</i> Pynt. Fyr t.	141
<i>Korinth Kanal.</i> Passage indskr.	1603
<i>Panaghitsa Nissiotissa (Oreos Shoal).</i> Fyr t.	142
<i>Moni (Ægina).</i> Fyr t.	266
<i>Skiathos Bugt. Prassonissi.</i> Fyr t.	143
<i>Skiathos E. Repi.</i> Fyr t.	408
<i>Bugten ved Athen. Psyttalia (Lipso el. Lipsocoutala).</i> Fyr for.	1446. 2055
<i>Piræus. Mole forl.</i>	1508
<i>Dasha Adassi (Colova).</i> Fyr t.; Oplysn. om Fyr.	1167. 2206
<i>Bourdji.</i> Lystd. udl.	144
<i>Milos. Paximadhi.</i> Fyr t.	1168
<i>Skyros. Valaxa.</i> Fyr t.	145
<i>Syra. Hermúpolis.</i> Gr. eksist. ikke.	502
<i>La Nata (La Nadho).</i> Fyr t.	1169
<i>Andros. Kap Ghria.</i> Fyr t.	949
<i>Lemnos. Mudro Red.</i> Paabud vedr. Besejl.	2134
<i>Nazos.</i> Vrag.	1126
<i>Kreta (Kandia). Sitia.</i> Fyr t.	2083

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Bulgarien S.-Kyst.		
<i>Porto Lagos. (Kara Agatsch Bugt). Havn</i>		
nåbnet; Miner bortt.	790	
<i>Dedeagatch. Miner bortt.</i>	790	
Tyrkiet.		
Adv. m. H. t. Fyr	57	
<i>Dardanellerne. Oplysn.; do.; do.; Forbud;</i>		
Miner udl., Sejluds farlig; Radiotelegr.		
forb.; Besejl. 310. 392. 723. 1242. 1727.	1915	
	2018	
<i>Dardanellerne, Bosphorus og Sorte Hav. Fyr</i>		
midl. sl.	1831	
<i>Dardanellerne. Elles Burnu (Kap Helles).</i>		
Fyr t.; Mølle forsv.	454	
<i>Nagara. Td. omb. m. Lystd.</i>	1740	
<i>Tschanak. Afm.</i>	310	
<i>Tschanak. Kodja (Rhodios). Td. udl.</i>	1604	
<i>Marmorhavet. Miner bortt.</i>	791	
<i>Zindjir Bozan Banke. Lystd. udl. ...</i>	873	
<i>Dohan-Aslan Banke. Lystd. omb. ...</i>	674	
<i>Kara Buga Bugt. Kap Kalé. Fyr t.</i>	1746	
<i>Chirsis Adasi (Khairsiz Ada eller</i>		
<i>Ajansha). Fyr for.</i>	675. 1243	
<i>Mudania Bugt. Boz Burnu. Fyr t. ...</i>	1745	
<i>Bosperus. Umur (Oumur Yeri) Banke. Td.</i>		
Belig.	792	
<i>Sorte Hav. Bosperus. Fyrsk. fl.</i>	1978	
<i>Kara Burnu. Fyr for.</i>	1741	
Bulgarien.		
<i>Sorte Hav. Kap Kuri. Fyr for.</i>	1742	
<i>Megalo Nisi (St. Johannes Øen). Fyr</i>		
for.	724. 1244	
<i>Burgas Bugt. Anastasia (St. Anastasie)</i>		
Fyr t.	1447	
<i>Burgas. Bestem. om Besejl.</i>	1916	
<i>Varna og Burgas. Havne spærr.</i>	1873	
<i>Varna. Miner; Oplysn.; Besejl.; Op-</i>		
<i>lysn. om Lods; Havn sp.</i>	357. 1309	
	1938. 2305. 2327	
<i>Varna Bugt. Kap Galata. Fyr omb.</i>	105	
<i>Constantza. Miner</i>	1127	
Rumænien.		
<i>Sorte Hav. Fidonisi (Slange) Ø. Taagesign.</i>		
gives	267	
Rusland.		
<i>Sorte Hav. Fyr sl., Lystd. ind., Forbud. ...</i>	1874	
<i>Miner udl. ved russiske og tyrkiske</i>		
<i>Havne.</i>	2470	
<i>Dnjestr Søbanke. Gr. tilt., Afm. for.</i>	311	
<i>Odessa. Havnearb.; Mole odl.; Havne-</i>		
<i>arb.; do.</i>	58. 455. 851. 1448	
<i>Karkinit Bugt. Ak-Metschet Bugt.</i>		
Fyr t.; Fyr skærmet	223. 312	
<i>Sevastopol. Fyr t.; Handelshavn fl.,</i>		
Td. udl.; Fyr sl., Bogrænsn. af Besojl.		
Afm. for.; Miner; Fltd. omb. m.		
Spirtd. ... 1001. 1310. 1690. 1791.	1875	
	2004	
<i>Sevastopol. Streletzkaja Bugt. Fyrbk.</i>		
fl.	1791	
<i>Inlerman og Chersones Kloster. Fyr</i>		
for.	725	
<i>Kap Ailodor. Taagesign. for.</i>	2005	
<i>Dnyakorna Bugt. Torpedo-Øv.</i>	1245	
<i>Kertsch-Jenikale Stræde. Vagtsk. Bolig;</i>		
do.; Fyrsk. og Vagtsk. fl. ...	224. 893. 2363	
<i>Azovske Hav. Birjutsch S. og SE. Afm. ...</i>	1311	
<i>Taganrog Bugt. Td. udl.; Td. fl.</i>	1312. 1509	
<i>Taganrog Bugt. Mariupol. Kalnius.</i>		
Sandfanger bygg., Fyr t.	1605	
<i>Taganrog Bugt. Taganrog. Vagtskib</i>		
udl.; Vrag afm.	894. 1002	
<i>Taganrog Bugt. Krivaja Banke. Lystd.</i>		
fl.	1246	
<i>Taganrog Bugt. Bjeglitski Fyrsk. Taa-</i>		
<i>gesign. for.</i>	59	
<i>Taganrog Bugt. Gretscheskaja Banke.</i>		
Vrag afm.; bortt.	1247. 1792	
<i>Sorte Hav. Utrishenok Pynt S. Gr. fn. ikke;</i>		
Adv.	358. 793	
<i>Novorossisk. Fyr t.</i>	852	
<i>Batum. Oplysn. om Fyr</i>	853	
Lilleasien.		
<i>Sorte Hav. Kap Vona. Fyr for.</i>	1743	
<i>Songuldak. Vrag usk.</i>	1003	
<i>Kap Kefken. Fyr for.</i>	1744	
<i>Smyrnabugten. Sp. f. Sejlads.</i>	2306	
<i>Smyrna. Fyrsk. udl.; Miner bortt.; Vrag;</i>		
Besejl.; Oplysn. om Fyr; Td. ind.;		
Fyrsk. omb.; Miner udl.; Besejl., Vrag;		
Besejl. .. 60. 503. 504. 593. 950. 1004.	1005	
	1313. 1387. 1449	
Cypern.		
<i>Famagusta. Vrag bortt.</i>	855	
Syrien.		
<i>Beirut. Vrag.</i>	544	
<i>Haija (Khalifa). For. af Fyr opsat; Fyr</i>		
for.	726. 2118	
<i>Saida. Jezireh. Vrag forsv.</i>	313	
Ægypten.		
<i>Port Said ENE. Mindre Dybde.</i>	1832	
<i>Alexandria. Oplysn.</i>	146	
Tripolis (Libyen).		
<i>Marsa Tebruk. Gr.; do., Vrag; Gr. 727.</i>	1917	
	2119	
<i>Derna. Oplysn.</i>	2245	
<i>Ras Boahsak. Oplysn. om Fyr.</i>	1833	
<i>Marsa Susa (Apollonia). Fyr og Afm.;</i>		
Fyr for.	225. 409	
<i>Tolmetta (Tolmeita). Vrag.</i>	186	
<i>Hamud Skær N. Skær fn.</i>	951	
<i>Bengasi. Ras Teyonas SSW. Gr.</i>	268	
<i>Ras al Onja. Td. udl.</i>	1510	
<i>Tripolis. Fyr for.; Fyr t.</i>	676. 1006	
<i>Machabes (Makabez). Som. ind.; Afm. ...</i>	1128	
	2246	

Løbe-Nr.	Algier.	Løbe-Nr.
Tunis.		
Mulig Slukning af Fyr.....	Slukning af Fyr.....	1729
<i>Ras Ashdir.</i> Afm.....	Fyr t.....	1793
<i>Djerba. Hount Souk.</i> Afm. for.....	<i>Mostaganem.</i> Belysn. for.....	594
<i>Tunis.</i> Fyr for.....	<i>Oran.</i> Lystd. ind., Fyr t.....	1730
<i>Bizerte.</i> Belysn. for.; Forbud.. 794. 1314. 1979	<i>Nemours.</i> Td. udl.....	505
	Marokko.	
	<i>Ceuta.</i> Vrag; Fyr t.; Skær..	1129. 1315. 1606

IX.

Bekendtgørelser m. m.

Bekendtgørelser.		
<i>Danmark.</i> Bestem. om Vrags Afm... 61.	795	Slukning af Fyr.....
Radiotelegr. Vejrberetn.....	1450	Grænser for Soterritorium.....
Forsigtighed ved Besejl. af danske Farv..	1564	<i>Tyrkiel.</i> Taagesign. oph., Rad.-Tel. forbudt
Bestem. vedr. Lodstvang.....	1732	Slukning af Fyr.....
Miner i Nordsøen.....	1793a	<i>Tyskland. Deutsche Seewart.</i> Udvidet Tjeneste for Is- og Vragmeldinger.....
Adv. til Handelsskibe.....	1920	Advarsel mod at nærme sig Støder, hvor krigerske Foretagender kan finde Sted m. m.....
<i>England.</i> Sign. for Uddybn.-Fartøj i Krigshavne.....	457	Bestem. om neutrale Skibes Fart paa tyske Havne.....
Bekendtg. om Udl. af Miner.....	1667a	Forholdsregler at iagttage v. Møde m. Krigsskibe.....
Fyr sl. og Hjælpemidler oph.....	1919	Bestem. vedr. Fart paa bofæst. Havne og Flodmund., Rad.-Tel. forbudt, Afm. upaalidelig.....
Pl. for Miner bedes opgivet.....	1939	Bekendtg. vedr. Besejl.....
Bestem. ang. Søgelys annulleres.....	2006	Adv. mod ikke at vise Nationsflag om Natten.....
Adv. m. H. t. Sl. af Fyr.....	2404	Forbud mod Benyt. af Lyskuster...
Sejl. i <i>Atlantehavet</i> og <i>Nordsøen.</i> Landsættelse af Passagerer..	2364. 2471	<i>Osterrig-Ungarn.</i> Miner udl.....
<i>Nordsøen</i> og <i>Kanalen.</i> Lods-Stat. m. m.	2404	Bestem. om Anløb af Havne.....
Adv. ved Besejl. af <i>brilske</i> Havne..	2459	Grænser for Soterritorium.....
<i>Forenede Stater i Nord-Amerika.</i> Bestem. om Brug af Rad.-Tel. m. m.....	2007	
<i>Frankrig.</i> Mulig Sl. af Fyr.....	1621	
<i>Crækenland.</i> Blokade af <i>Santi Quaranta</i> ..	545	
Blokade af <i>Santi Quaranta</i> oph.....	952	
Grænser for Soterritorium. Forbud Rad.-Tel.....	1981	
<i>Holland.</i> Forbud mod Radiotelegr.....	1692	
Særl. Forholdsregl. vedr. Besejl. af Havne og Løb.....	1893	
<i>Italien.</i> Forbud mod Rad.-Telgr.....	1964	
<i>Japan.</i> Blokade af <i>Kiautschou</i> erklæres..	1834	
Blokade af <i>Tsingtau</i> oph.....	2307	
<i>Norge.</i> Kabler udl.....	106	
Rad.-Tel.-Tids- og Vejrberetn.....	677	
Miner udl.....	1691	
Bestem. om Rad.-Tel.....	1940	
Tillæg til Lodslov.....	2019	
<i>Sverrig.</i> Bestem. om Vrags Afm.. 61. 410.	795	
For. af Stormvarsel-Sign.....	1130	
Miner udl., Adv. mod Besejl.....	1622	
Miner udl., Afspærring.....	1747	
Bestem. om Adgang til Farvande, hvor Miner er udlagt.....	1835. 2291	
		Side.
		<i>Danmark.</i> 2. 31. 45. 59. 75. 83. 89. 113. 131. 141. 163. 197. 237. 254. 313. 337. 341. 373. 403
		<i>England.</i> 18. 24. 43. 52. 65. 74. 96. 120. 140. 161. 195. 217. 236. 260. 290. 312. 326. 351. 370. 386
		<i>Frankrig.</i> 44. 74. 120. 195. 260. 312. 326. 370. 378. 408
		<i>Holland.</i> 18. 24. 96. 140. 196. 260. 326. 378
		<i>Italien.</i> 96
		<i>Norge.</i> 74. 196. 278. 386. 416
		<i>Spanien.</i> 96
		<i>Sverrig.</i> 120
		<i>Tyskland.</i> 18. 44. 52. 74. 96. 120. 140. 162. 196. 218. 236. 260. 312. 326. 386. 394. 408
		<i>Osterrig-Ungarn.</i> 120

DANSK SØFARTSTIDENDE.

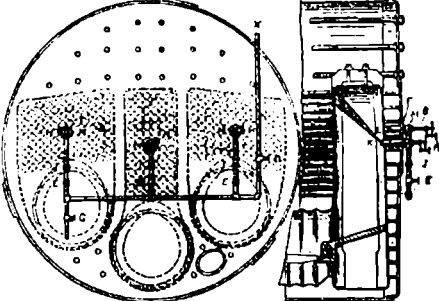
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. Januar 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anhringes først i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at røbe Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn. Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073



¶ 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 17, 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.

Pilial: 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 Tong købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

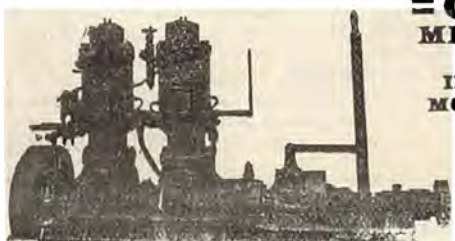
BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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“.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912**



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

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

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 Udlørelse 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, Overflad kondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model

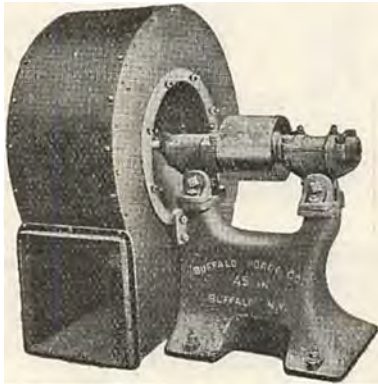
Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

BLÆSERE OG EXHAUSTORER

for alle Arter af
Lufttransportanlæg,
Røgfri Esser,
Spaansugning,
Luftopvarmning, Ventilation,
Kunstig Træk
etc.



Leveret til:

De danske Statsbaner,
A/S Burmeister & Wain's
Maskin- & Skibshyggeri,
A/S Helsingørs Jernskibs-
& Maskinbyggeri,
F. L. Smidth & Co.,
Kjøbenhavns Sporveje,
Det kgl. Orlogsværft,
A/S Scandia, Randers,
etc.

Forlang Specialtilbud og Referencer.

Telefon
7885.

V. LÖWENER,

Telefon
7885.

Kontorer og Lagere:

Kjøbenhavn: Vesterbrogade 9B. Stockholm: Vasagatan 14. Christiania: Kirkegaden 20. Moskou: Mjassnitzkaja 32.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662



Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telf. 120.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Motorfløjter • Dampfløjter

**Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.**

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-
tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal.
Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen
af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-
apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indbent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

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.

DAM & SVENSSON,

OSKARSHAMN,
SKEPPSMÄKLARE, HAVERIAGENTER & SPEDITÖRER.

Förmedlar köp och försäljningar av ångare och segelfartyg.
Agentur för sjöförsäkringen i Nya Hansa, Stockholm.

Ombud för Aktiebolaget Saltvik Slip.

Rikstelefoner: Kontoret & Dam 91, C. O. Svensson 289.

Telegrafadress: DAMSON.

Kjøbenhavn, den 2. Januar 1914.

Naar vi efter Sædvane vil kaste et Blik tilbage paa det Aar, som nu er svundet, for i korte Træk at give et Udlog af dets vigtigste Begivenheder og Forhold paa Søfartens Omraade, saa kan 1913 vel ikke som dets Forgænger kaldes et Rekordaar med Hensyn til gunstige Tider for Skibsfarten, men det maa dog betegnes som et godt Aar, selv om Fragterne, især henimod Aarets Slutning, er gaaet betydeligt ned. Hvor dette bærer hen, er der jo endnu ingen der ved, men naar man tænker paa Fremtiden og spørger, hvad den vil bringe, er det sikkert værd at mindes, hvad The Baltic and White Sea Conferences Præsident, Mr. W. J. Noble, ytrede ved Foreningens Aarsmøde i Paris i April Maaned 1913: »Det maa ikke glemmes, at Skibsfartens Driftsomkostninger, som Følge af de forhøjede Lønninger, Assurancepræmier, Proviant- og Brændselsudgifter og større Krav til Livsfornødenhederne, er steget med c. 25 pCt. i de senere Aar. Dette gør, at Rederne ikke kan taale nogen synderlig Reduktion i de nuværende Fragter, men det er ogsaa min Overbevisning, at der kun behøves lidt Sammenhold og Mod fra Redernes Side for at sikre vedvarende gode Forhold. Verdensomsætningen synes at være voksende, og man staar foran Kinas Aabning for Handel og Samkvem, Panama-Kanalens Aabning, Kanadas og de sydamerikanske Republikers overordentlige Udvikling samt Ruslands kommercielle og industrielle Udvikling, som gør store Fremskridt.«

Disse betydningsfulde Kendsgerninger staar vi jo fremdeles overfor, og man tør derfor med god Grund haabe, at vi i Øjeblikket kun befinder os under en forbigaaende Depression i Fragtmarkedet, og at Søfarten endnu for et længere Tidsrum tør gøre Regning paa lønnende Virksomhed.

En af Aarets vigtigste Begivenheder var Afholdelsen af den 11te internationale Søretskonference her i Kjøbenhavn, der aabnedes den 13. Maj, og til hvilken der var mødt c. 150 Delegerede. Moderne holdtes i Landstingets Sal, og de indlededes med en Velkomsttale af Konferencens foreløbige Præsident, Landstingets Formand, Gehejmekonferensraad G o o s. Konferencen konstituerede sig med Retsformand K o c h som Præsident.

Forhandlingerne aabnedes af den norske Gesandt, Hr. H a g e r u p, der anbefalede at arbejde for at faa Londoner Deklarationen af 1909 internationalt vedtaget. Denne Deklaration indeholder Regler om Behandlingen af Privatejendom — Skib og Gods — under Søkrig og beskæftiger sig med Spørgsmaal som Blokade, Kontrebande etc. Reglerne er opstillet af en Kommission bestaaende af Udsendinge fra de store Sømagter, og det har været Meningen gennem disse Regler at fastslaa de almindelig anerkendte Principer i de internationale Retsregler paa disse Omraader, saaledes at den ved Fredskongressen i Haag 1907 foreslaaede Priseret kunde have disse Regler at gaa efter.

Der næredes Betæneligheder fra engelsk Side angaaende denne Sag, hvorfor Spørgsmaalet udsattes. Imidlertid blev der forelagt Konferencen en Udtalelse fra Bestyrelsen — det permanente Bureau — gaaende ud paa, at Diskussionen havde vist, at der var et udbredt Ønske om at se Deklarationen sat i Kraft, idet den vilde skabe

Sikkerhed, hvor der nu var Usikkerhed, og Overensstemmelse, hvor der nu var Strid.

Angaaende Fragtlovgivningen kom man paa visse Punkter til Enighed, f. Eks. med Hensyn til halv Fragt, naar Befragteren ønskede at hæve Kontrakten. Man endes ogsaa om, at en Befragtningskontrakt betragtes som hævet, hvis der intel Gods var leveret inden Liggedagenes Udløb, medens Skibet dog ikke kunde forlade Havnen, hvis Befragteren ønskede at bruge Overliggedagene.

Spørgsmaalet om hvorvidt Liggedage skulde være Arbejdsdage og Overliggedage løbende Dage, saaledes som Tilfældet er i skandinavisk Ret, vilde blive taget under Overvejelse ved Paragrafens senere Udarbejdelse, og Spørgsmaalet om gennemgaaende Konossementer henvises til Konferencens staaende Udvalg.

Med Hensyn til Sikkerheden til Søs faldt der Udtalelser om den Fare som de store Dækslaster og Overlastning medfører, og om Ønskeligheden af Indførelsen af en ensartet Rorkommando.

Spørgsmaalet om Assurance under Krigsforhold kom ogsaa til Forhandling. I de fleste Lande beholder en tegnet Police sin Gyldighed, selv om der udbryder Krig mellem Forsikrerens og den Forsikredes Land, men i England er Forholdet et andet, idet Policen dér bliver ugyldig i det nævnte Tilfælde.

Denne Regel fandt man ubillig og uretfærdig, og man maatte arbejde paa at faa den ændret. Formanden for Lloyds, Sir B e a u c h a m p, udtalte dog, at de engelske Forsikringsselskaber, uanset den engelske Lovgivning, vilde udbetale en tegnet Forsikring, ogsaa i Tilfælde af at der var udbrudt Krig imellem de to Lande, til hvilke Forsikrerens og den Forsikrede hørte.

Den engelske Advokat Mr. A c k l a n d erklærede paa Forespørgsel, at hvis en saadan Sag kommer for en engelsk Domstol, vil denne ikke kunne gøre andet end erklære Policen for ugyldig, hvorhos det oplystes, at der næppe er Udsigt til at faa den engelske Lov forandret paa dette Punkt.

En anden af Aarets store Begivenheder er den internationale Konference i London angaaende Sikkerheden til Søs, som tildels er foranlediget af den store »Titanic«-Ulykke. Denne Konference traadte sammen den 12. November og delte sig efter et indledende Møde i Sektioner til mere indgaaende Behandling af de forskellige Spørgsmaal, som er sat paa Konferencens Program. Da Pressen ikke har haft Adgang til Moderne, kender man endnu ikke med Sikkerhed, hvilke Resultater der er opnaaet. Konferencen, paa hvilken 17 maritime Stater er repræsenteret, har faaet en meget hjertelig Modtagelse i London, hvor forskellige høje Autoriteter og maritime Korporationer har afholdt en Række festlige Sammenkomster til Ære for den. Det maa haabes, at det lykkes Konferencen at opnaa Enighed om passende Sikkerhedsforanstaltninger uden at behyrde Søfarten med uforholdsmæssige Udgifter.

Blandt de Spørgsmaal, som Konferencen muligvis, efter derom fremsat Ønske fra nogle af Magterne, ogsaa tager op til Overvejelse, er Spørgsmaalet om en ensartet, international Rorkommando maaske ikke det mindst vigtige. For Norges Vedkommende er der, som foreløbig Ordning, blevet paabudt Brugen af Ordene »Højre« og »Venstre« fra 1. Juli 1914. Der er dog vist ikke Tvivl om, at Sømandenes store Flertal i hvert Fald som den

endelige Ordning vil foretrække Ordene »Styrbord« og »Bagbord« i direkte Betydning, dels fordi det er hævdvundne Sømandsudtryk, men tillige fordi disse Ord efter gammel Vane sættes i Forbindelse med utallige Benævnelser paa Skibets Styrbords og Bagbords Side, som f. Eks. Styrbords- eller Bagbords-Raanokker, Braser, Klyds, Laaring, Lønning, Hukmand, Ankerkæde o. s. v. i det uendelige.

I et Par indsendte Artikler, som findes i dette Blads Nr. 13 og Nr. 19, har to forskellige Skibsførere henledt Opmærksomheden paa, at Aarsagen til, at saa mange Fragtdampere forsvinder sporløst i aaben Sø, sikkert maa søges i, at deres Luger bliver slaaet ned af Søer, som bryder ind over dem, fordi Lugerne og Skærstokkene meget ofte ikke er solide nok og maaske tillige kunde være af en mere modstandsdygtig Form. Paa dette Punkt kunde der sikkert uden nævneværdig Bekostning vindes forøget Sikkerhed ved at underkaste dette Spørgsmaal en nøjere Prøvelse.

En anden alvorlig Fare, der truer paa Søen, er de hyppige Skibsbrande, af hvilke der i den senere Tid er forefaldet usædvanlig mange. Vi behøver blot at minde om Navnene »Vollurno«, »Templemore«, »Kalygnos«, »Balmes«, »Slottsdyk«, »Imperator«, »Uranium« o. f.

En af Aarets historiske Begivenheder er, at en lille Damp, »Louise«, den 18. November passerede Panama-Kanalen i hele dens Længde, som det første Skib, der har gjort hele Turen mellem de to Oceaner ad denne Vej. Man havde haabet, ved snarest at opmudre de store Jordskred, som har fundet Sted i visse Del af Kanalen, at gøre det muligt allerede i Slutningen af 1913 at lade større Skibe passere denne. Desværre synes Jordskredene at vedblive, saaledes at endogsaa Roald Amundsens Skib »Fram«, der laa klar ved Colon til at passere Kanalen som det første fremmede Skib, er blevet dirigeret Syd om Amerika i disse Dage for at naa frem til St. Francisko i rette Tid. Er disse Forsinkelser i og for sig meget uheldige, saa tør det dog nok forventes, at Amerikanerne vil vide at overvinde Vanskelighederne, og os giver det en yderligere Chance for tildels at faa de ny store Havneanlæg paa St. Thomas færdige, inden den egentlige Kanaltrafik begynder. Udførelsen af disse store Anlæg blev den 31. December 1912 overdraget Firmaerne N. C. M o n b e r g og J. S a a b y & O. L e r c h e, og Arbejdet skrider nok godt frem. Det forventes, at hele første Sektion af Arbejdet vil være fuldført i indeværende Aar. Med Henblik paa de Muligheder, der aabner sig for dansk Foretagsomhed ved Panama-Kanalens Aabning, har Udenrigsministeret efter Forlydende under Overvejelse at oprette flere ny danske Konsulater i Syd- og Mellemamerika, hvor Danmark hidtil har savnet officiel Repræsentation, og vil lade Konsul B e c h i Chicago foretage en kommerciel Undersøgelserrejse i disse Egne.

Af andre Begivenheder af betydelig Interesse for Søfarten kan nævnes, at The Baltic and White Sea Conference i det nu svundne Aar har aabnet et energisk Felttog imod den saakaldte Adresse-Kommission i de russiske Østersø- og Hvidehavshavne og vundet Resultater, der gør Sejren sikker, naar Konferencen faar den loyale Støtte fra alle Redere, som den gør Regning paa og i saa høj Grad fortjener.

Med Hensyn til Love og Anordninger, der berører

Søfarten, kan nævnes, at Rigsdagen i 1913 har vedtaget en Lov om Bestyrelsen af Københavns Havnevesen, som er traadt i Kraft den 1. Januar 1914. Da bl. a. Embedet som Havnekaptajn ophæves ved denne Lov, har den hidtidige Havnekaptajn, Kommandør C. F. D r e c h s e l, som i en lang Aarrække har beklædt dette Embede med stor Dygtighed og Samvittighedsfuldhed, taget sin Afsked fra samme Dato.

Under 25. Februar har Ministeriet for Handel og Søfart, der siden i Sommer beklædes af den ansete og dygtige Bankmand Hr. H a s s i n g - J ø r g e n s e n, i Henhold til Sølovens § 45 udstedt et nyt Reglement angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord, der traadte i Kraft den 1. Maj. Den 16. April har Rigsdagen vedtaget en Lov om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjergning i Sølov af 1. April 1892, stadfæstet den 29. s. M., og traadt i Kraft den 1. Juli.

Fra samme Ministerium foreligger Bekendtgørelse af Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m., saaledes som denne er ændret i Henhold til Lov Nr. 130 af 29. April 1913.

Under 27. Juni har Ministeriet for offentlige Arbejder udsendt ny Bestemmelser for Oprettelse og Drift af Radiotelegrafstationer, der er traadt i Kraft den 1. Juli.

Søfartsministeriet har i September nedsat et Udvalg med det Formaal at samle de bestaaende danske Anordninger angaaende internationale Søvejsregler i en ny Udgave samt at revidere Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902 om Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner og Lydsignalapparater.

Endelig er der mellem Indenrigsministeren og Ministeren for Handel og Søfart, der tillige for Tiden beklæder Embedet som Trafikminister, og forskellige Departementschefer fra de tre Ministerier været afholdt Møder, hvor man drøftede en eventuel Omlægning af Sagerne mellem disse tre Ministerier. De forskellige Ministeriers Departementschefer arbejder nu paa den praktiske Udformning af disse Planer. Om Tidspunktet for Omlægningens Ikrafttræden vides dog endnu intet.

Den 1. November er ny russiske Regler angaaende Transport af Trælast, Kornlaster, Stenkul og Malmlaster traadt i Kraft.

Den 1. Oktober er de mangeaarige Ledere af Københavns Frihavn, Direktørerne E. Thielsen og M. v. S c h m i d t e n, traadt tilbage, og Kaptajn i Marinen J. F. B e r g s ø e tillraadt som Direktør i Frihavnen.

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. Dampskibsfører C h r. H. N i e l s e n, Nordby, Fanø, Fhv. Dampskibsfører L. C. F r a n t z e n i Ærøskjøbing, Fhv. Havnefoged L a r s e n i Frihavnen her, Fhv. Generalkonsul J o h a n H a n s e n, her, Fhv. dansk Generalkonsul i London E. A. D e l c o m y n, Fhv. Skibsfører, Dampskibsekspeditor P. H a n s e n i Kolding, Fhv. Opsynsmand ved Redningsstationen i Kandestederne C h r. J e n s e n H ø g e n h a u g, Føreren af Thybøen Red-

ningsbaad Mikkel Jensen, Kaptajn Struckmann af Nordby, Redningsmand Carl Jensen Sand af Løkken, Skibsmægler Julius Mortensen i Fredericia, Skibsbesigtelsesmand for Board of Trade Thomas Walton, Dieselmotorens Opfinder Dr. Rudolph Diesel, fhv. Skibsfører Peter Math. Jensen paa Fanø, Kaptajn H. P. E. Tholander, Havnekapitajn, fhv. Skibbygmester i Halmstad V. J. C. Frandsen, Skibbygmester Laurrup, Kaptajn N. P. Hansen paa »Kong Helge«, Skibsmægler F. B. Willer, her.

Fra en færende Skibsfører har vi modtaget følgende: Skoleskibet »Viking«. I Anledning af en Artikel i »Ekstrabladet« af 9. December under Overskrift: »Noget i Vejen med Skoleskibet »Viking«, undertegnet »Gl. Navigator«, beder jeg *Dansk Søfartstidende* om Plads for nedenstaaende Linier.

Da vedkommende »Gl. Navigator« meddeler, at han har fulgt »Viking«s Færd fra første Begyndelse med Interesse og holder af Skibet og ønsker det all godt, vil hans Artikel vist forundre enhver, der læser den, da Artiklen sikkert skader mere, end den gavner, idet de Mænd, som ofrer Arbejde, Tid og Penge paa at holde Foretagendet i Gang, sikkert tilsids kan blive ked af det evindelige »Viking-Vrøvl«. Først besværer »Gl. Navigator« sig over, at Offentligheden ikke hører noget om »Viking« ud over, at Skibet er ankommen til en eller anden Havnestad, og alt er vel. Der er et gammelt engelsk Ordsprog, som siger: »No news is good news«; hvad er der vel at meddele Offentligheden, naar alt gaar vel? At Eleverne paa »Viking«, som næsten alle kommer fra bedre Hjem, i Breve til Forældre, Slægt og Venner kan beklage sig over, at Forholdene ikke er saa tilfredsstillende, som de kunde ønske sig, synes jeg ikke er tilstrækkelig Anledning til, at »Gl. Navigator« behøver at lave en Sensationsartikel derom. Hvilken Lærling ligemeget i hvilket Fag han end er, føler sig til enhver Tid begejstret for sit Arbejde i de første Læreaar eller har ikke noget at kritisere over? Det er vist kun faa, dette ikke gælder. Hvis der var sket Mishandling, eller andet graverende var hændt, forblev Offentligheden sikkert ikke uvidende om det. »Gl. Navigator«s Artikel beviser slet intet, maaske med Undtagelse af, at der skulde have været holdt et larmende Drikkegilde om Bord, og at en af Officererne var faldet i Vandet. At saadanne Ting er forkastelige i et Skoleskib, indrømmer jeg, men der er i Artiklen kun Tale om et enkelt Tilfælde, maaske dette har været i Anledning af en lykkelig overstaaet Rejse, og Meddelelsen herom er maaske ogsaa overdreven. Man skal være varsom med at udbasunere den Slags Ting, da det kun kan forurolige Forældre og i det hele ikke gør Sagen bedre. »Gl. Navigator« burde i et saadant Tilfælde henlede Rederiets Opmærksomhed derpaa, hvilket jeg er sikker paa vilde være mere formaalstjenligt. Hvad Undervisningen angaar, da foreligger der vist ikke Beviser for, at den ikke har været efter Forventning i al Fald paa denne Rejse, thi Skibet fik jo, sidste Gang det var hjemme, en ny Lærer, Hr. Navigationslærer Funder, som i Søfartskredse betragtes som en af vore dygtigste Lærere i Navigation. Denne Besværing er altsaa foreløbig ubegrundet. Som Grund til, at nogle Elever skulde være rømt, opgiver »Gl. Navigator« Forholdet om Bord. Rømning er imidlertid ikke noget nyt. Paa Skibets første Rejse rømte der ogsaa nogle af Drengene. Hvor der er saa mange Elever, skulde det være mærkeligt, om ikke nogen af dem fik Lyst til at se sig om i Verden paa egen Haand, for de forventer vel ikke at komme om Bord i udenlandske Skibe, hvor der ikke bliver talt i Kommandotone, eller haaber paa bedre Kostforhold dér. Levemaaden i danske Skibe er nemlig bekendt for at være den bedste af alle Nationers. De vil

da uden Tvivl blive skuffede, og de rømte Elever vil senere komme til at skønne paa, hvor godt de har haft det i »Viking«. Kosten er knap og ikke særlig god, skriver »Gl. Navigator«. Enhver Søfærende ved, ja udenforstaaende kan sikkert ogsaa tænke sig det, at paa et Skib, som til Tider kan være 4, 5 ja 6 Maaneder i Søen uden at anløbe nogen Havn, kan Kosten ikke leveres som de fra Hjemmet forvænte Elever er vant til, knappere end til Ration i Følge Søloven kan den jo ikke blive. Til den Yderlighed bliver der dog aldrig gaaet i Skibe, undtagen hvor Nødvendigheden kræver det, f. Eks. paa Grund af en over Forventning lang Rejse. »Gl. Navigator« mener, at det, der tiltrænges, er ikke mindre end et Systemskifte med ny Kaptajn, Styrmand og Lærer, og for disse skulde det saa ikke være svært at løse Opgaven, trods det, at der har været to dygtige Koffardiførere samt en Marinekapitajn, som har forsøgt sig, uden at den ene har haft mere Held end den anden til fuldtud at behage D'Herrer Elever. Nej, vises der Elevernes ubegrundede Klager og Skrivelser mindre Hensyn end nu, da tror jeg, at det vilde gavne dem meget mere i deres fremtidige Stilling. Hvilke Tanker maa Eleverne ikke faa om sig selv, naar de ved nogle overdrevne Klager til Hjemmet kan foraarsage, at Fører og Styrmand, samt Lærer faar deres Afsked; ja ikke nok hermed, men gennem Artikler af »Gl. Navigator«s Art, kan give det Udseende af, at disse Mænd er uduelige og fordrukne o. s. v. At den »Gl. Navigator«s Artikel ikke tages alvorligt i Søfartskredse er jeg sikker paa, thi den beviser tilstrækkeligt, at han ikke, som »Ekstrabladet« skriver, er nogen indsigtfuld Sømand, tværtimod, men desværre skriver han i et ikke søfartsinteresseret Blad og kan derved maaske bibringe Folk en forkert Opfattelse af Sagen, forurolige Elevernes Forældre, og maaske endogsaa hindre Tilgang. Jeg synes ikke, at det er, hvad man kan kalde Interesse for Foretagendet.

Færende Fører.

Esbjerg ny Trafikhavn, der som bekendt er overtaget i Entreprise af Firmaet Hoffmann Søner & Røssl for 2,9 Mill. Kr., er paabegyndt i Foraaret og Arbejdet er i Sommer gaaet godt fremad. Trafikhavnen faar Plads mellem den gamle og den ny Fiskerihavn. Vanddybden i den bliver 7,6 m; af Hensyn til de særlig dybtgaaende Skibe uddybes dog et mindre Areal langs Kajmuren til 8,8 m; saa disse selv ved Lavvandstider altid kan have Vand under Kølen. Man maa her erindre, at Ebbe og Flod har stor Indflydelse paa Vandstanden ved Esbjerg.

En Gravemaskine har været i Virksomhed med Uddybningen, og Betonblokkene til den søndre Mole er næsten alle udlagte. Denne Mole dannes af Betonblokke, med Hulrum, der hver har c. 35 Tons Vægt. Naar disse er hærdede, løftes de af en hydraulisk Kran op paa store Troljer, som ved Dampkraft styres ud paa en Skinnevej, der skraaner jævnt ud i Havet; med en kolossal Kraft mødes Blokken her med Vandet, hvorved der rejstes høj Sø. En Flydekrant transporterer nu Betonblokkene ud til Pladsen, hvor der er udlagt et Underlag af Smaasten, og derpaa fyldes Hulrummene med Sand. Udgravningen er, af Hensyn til den høje Vandstand, nu foreløbig standset, men det øvrige Arbejde fortsættes, saalænge Vejret tillader det; der er ogsaa Uddybningsarbejde tilbage for lang Tid i det til Havn udlagte Areal. ialt skal der føres 1,2 Mill. Kubikmeter Fyld i Land, hvilket vil sige det samme som 1 Mill. store Vognmandslæs. Den øvrige Del af Arealen vil komme til at henligge, med den nuværende Vanddybde, idet hele Havneanlægget er baseret paa, at betydelige Udvidelser ved yderligere Bygning af Kajmur kan finde Sted.

Esbjerg ny Trafikhavn vil for Danmarks Søfartsforbindelse med Udlandet betyde et stort Fremskridt.

—n.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, den 24. December. Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Dansk-russisk Dampskibsselskab paa Dampskibet »Peter Berg«s Rederis Vegne tilpligtet at udrede 35,000 Kr. til Nordischer Bergungsverein, Hamburg, for Bjergning af nævnte Damper i Dardanellerne, hvor den var grundstødt den 28. August 1912.

Dampskibsselskabet Dannebrog ved Firmaet C. K. Hansen tilpligtedes at udrede i Bjergeløn 70,000 Kr. til Ths. Wilson Ltd., Hull, hvis Damper »Grodnø« havde bjergnet Damperen »Flynderborg« efter dens Havari i Østersøen den 15. December 1912.

(Ritz. Bur.)

Den internationale Søfarts-Konference i London. Efter Forlydende har den kendte amerikanske Arbejderfører Furuseth (ogsaa vel kendt i Danmark), der var blandt Amerikas Delegerede ved Søfarts-Konferencen i London som Repræsentant for Sømændenes Union, pludselig nedlagt sit Mandat, fordi han i et Spørgsmaal om Redningsmidler om Bord stod ene overfor sine amerikanske Kolleger. Uden paa nogen Maade at ville tage mod Ræson har han telegraferet til Præsident Wilson, at han ikke mere er Delegeret.

(»Berl. Tid.«)

Belønnede Skibsbesætninger. Præsidenten for de Forenede Nordamerikanske Stater har som en Paaskønnelse af den heltemodige Adfærd, som Føreren og Besætningen af den Det Forenede Dampskibsselskab tilhørende Damper »Pennsylvania« udviste ved den 3. Januar f. A. at redde 8 Medlemmer af Besætningen paa det amerikanske Dampskib »Julia Luckenbach«, tilstaaet Føreren af »Pennsylvania«, Kaptajn Julius Elisius Lissner, 1ste Styrmand Jørgensen og nogle Medlemmer af »Pennsylvania«s Dæksbesætning Erindringsgaver og Medaljer, der af den herværende amerikanske Gesandt er blevet tilstillet Udenrigsministeriet.

De paagældende Gaver vil i disse Dage blive overrakt de belønnede af deres Rederi.

Den herværende britiske Gesandt har meddelt Udenrigsministeriet, at »Board of Trade« har tilstaaet Føreren for det Skibsreder Martin Carl i Kjøbenhavn tilhørende Dampskib »Betty«, Kaptajn Hans Conrad Lagesen, en Belønningssgave for i September f. A. i den Botniske Bugt at have bjergnet Besætningen, 24 Mand, fra Dampskibet »Therapia« af Newcastle, der, efter at have lidt Skibbrud, sank den 26. s. M.

Efter Ordre har Gesandten derhos udtalt, at »Board of Trade« i høj Grad paaskønner det af det danske Dampskib ved den paagældende Lejlighed udviste Forhold.

Den paagældende Hædersgave er i disse Dage af Udenrigsministeriet blevet tilstillet Kaptajn Lagesens Rederi.

Ilanddrevne Lig. Skagen, den 26. December. I Gaar Morges fandtes ved Sireneskuret ved Højen Fyr Liget af en yngre Mand, iført et Redningsbælte, der var mærket »Mabel«, Kristiania, og i Gaar Eftermiddag fandtes ved Redningsstationen Højen Liget af en ældre Mand, der bar et Redningsbælte med samme Navn. Af Papirer, man fandt hos den sidstnævnte, fremgik, at han var Kaptajn Jørgen Fjelslad fra Kristiania. Skibet »Mabel«, der var paa 585 Tons, er antagelig forlist i rum Sø en af de sidste Dage.

(Ritz. Bur.)

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 29. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Klingerfjorden og Åmösund: tynd Fastis.

Hudiksvall. Løbene til Hudiksvall: svær Fastis, kun mulig med Isbryderhjælp.

Gefle. Løbene til Gefle: svær Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder.

Strömstad. Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Besejlingen af Lovisa. A. Wellheim. Lovisa, meddeler os den 27. f. M., at Isen nu er 5 à 6 Tommer tyk i samtlige derværende Udhavne, og Besejlingen praktisk taget ophørt.

Et Sejlskib til Det østasiatiske Compagni. »Shipping Gazette« meddeler, at Det østasiatiske Compagni har afsluttet Kontrakt med et Værft i Leith om Bygning af et firmastet Sejlskib af 6,000 Tons Bæreevne, forsynet med en Dieselmotor som Hjælpemaskine, der foruden Sejlene skulde kunde give c. 7 Knobs Fart.

Skibet vil blive bygget som et Klifferskib med Længde af 370 Fod mellem Perpendikularerne, 52 Fods Bredde, 29 Fod 6 Tom. Dybde. Selskabet mener, at Skibet vil blive en kommerciel Succes, men Hovedhensigten med det er at tilvejebringe et Øvelsesskib for Selskabets egne Officerer.

Mæglerfirmaet Radau meddeler den 31. December, at Navigationen paa Kronstadt er lukket.

En Konflikt i Frihavnen. Efter at der i nogen Tid har hersket Strejke i Frihavnen har Arbejdsgiverforeningen den 27. f. M. tilsendt De samvirkende Fagforbund følgende: I Fortsættelse af vor Skrivelse af 20. December tillader vi os — i Henhold til Kendelse i Sag Nr. 111 — at meddele, at der fra 5. Januar 1914 vil blive indført ny reglementariske Bestemmelser i Kjøbenhavns Frihavn, og at en kompetent Forsamling har vedtaget, at der i Forbindelse dermed iværksættes Arbejdsstandsning overfor samtlige Medlemmer af Frihavnsarbejdernes Folk med Undtagelse af de Folk, med hvem man inden den Tid maatte have opnaaet en tilfredsstillende Ordning.

Rapporteret Skib. Den 25. December paa 55° 17' N. Br. 0° 04' Ø. Lgd. passeredes 3/m. Sk. med Kendingsbogstaver N. Q. L. G. »Laurits« af Thurø, der ønskede sig rapporteret med all vel.

Kjøbenhavns Havn. Ministeriet for offentlige Arbejder har fra den 1. ds. og indtil videre konstitueret hidtilværende Havnekaptajn i Kjøbenhavn, Kommandør C. F. Drechsel, som Havnedirektør i Kjøbenhavn.

Druknet. Svendborg, den 30. December. Føreren af Skonnerten »Mine« af Thurø, Kaptajn Nielsen, er paa Rejsen fra Libau til Svaneke faldet over Bord og druknet.

(Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 77/1913, afsagt den 1. Oktober 1913. Det Offentlige kontra Maskinmester H. J. T.

Under nærværende efter Begæring af A. P. Møller som Reder af Dampskibet »Sally Mærsk« anlagte Sag er Maskinmester H. J. T. sat under Tiltale for Rømning eller for det i Solovens § 308 ommeldte Forhold.

Ved Tiltaltes egen Erkendelse og det iøvrigt under Sagen oplyste maa det anses tilstrækkelig godtgjort, at han, som den 24. Januar d. A. var bleven udmønstreret som 3dje Mester med nævnte Dampskib, den 27. August d. A., da Skibet laa i Danzig under Lösning og Reparation, har forladt Skibet Kl. 5 om Morgenen uden Tilladelse for at rejse til Kjøbenhavn, hvor han vilde besøge sin derboende

Kæreste. Tiltalte, som den foregaaende Aften havde forsynet Bagbords Donkeykedel med ny Pakninger, havde bl. a. Ordre til at fyre op paa begge Donkeykedler Kl. 3, at efterspænde Dørene paa den nypakkede Kedel, naar der var 20 Punds Tryk. at purre 2den Mester Kl. 5½ og at sørge for, at der var fuld Damp til Spillene Kl. 6 Formiddag. Tiltalte havde sørget for Opfyringen og havde — efter sin Forklaring — efterspændt Dørene, efter at der var kommet noget — men vistnok langtfra 20 Punds Tryk paa Kedlen, men forlod derefter Skibet uden at underrette nogen om sin Afrejse og uden at sørge for, at 2den Mester blev purret. Da Losningsarbejderne kom til Stede Kl. 6. var Mesteren ikke purret, og en Del af Pakningen paa den nævnte Kedel var blæst ud, saaledes at Losningsarbejdet blev forsinket. Tiltalte, der fra Warnemünde underrettede Skibet om, at han først kom tilbage Lørdag, ankom til Kjøbenhavn den 28. August om Morgen og tilbragte Resten af Dagen sammen med sin Kæreste. Næste Dags Formiddag rejste han tilbage til Danzig, hvor han ankom Lørdag den 30. August Kl. 10 Formiddag og kort efter gik om Bord. Ved Ankomsten blev det tilkendegivet Tiltalte, at han vilde blive betragtet som Rømningsmand samt gjort ansvarlig for Følgerne af hans uberettigede Bortrejse.

Under Sagen — under hvilken det er oplyst, at Tiltalte ved sin Bortrejse havde efterladt saa godt som alt sit Toj om Bord — har Rederiet under Henvisning til Sølovens § 300 gjort gældende, at, da Tiltalte uden Tilladelse har forladt Skibet og tiltraadt en Rejse, hvorfra han ikke kunde vende tilbage inden 24 Timer, maa han betragtes som Rømningsmand.

Tiltalte har under Sagen benægtet, at det har været hans Hensigt at rømme.

Efter alt, hvad der foreligger oplyst, maa der gaas ud fra som givet, at det udelukkende har været Tiltaltes Hensigt at foretage den omtalte Rejse paa nogle Dage, men ikke at unddrage Skibet sin Tjeneste for bestandig eller for længere ubestemt Tid, samt at Tiltalte, der vidste, at Skibet ikke skulde afgaa før han kunde være tilbage, er gaaet ud fra, at han vilde faa Lov til at fortsætte sin Rejse om Bord.

Da Rømningsbegrebet maa antages at forudsætte en endelig Hensigt til at blive borte fra Skibet, findes han ikke at kunne straffes for Rømning.

Derimod findes han, ved uden Tilladelse at rejse bort, at have gjort sig skyldig i et ualmindeligt graverende Brud paa Skik og Orden og i en grov Tilsidesættelse af sine Pligter mod Skibet, og han vil derfor i Medfør af Sølovens § 308 være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde, der under Hensyn til de Forhold, hvorunder Tiltalte har forladt Skibet, passende vil kunne bestemmes til 175 Kroner.

Han vil derhos have at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 16/1912, afsagt den 25. Juni 1913. Firmaet Enrico Gismondi & Co. i Genua mod A/S. Dampskibsselskabet Thore ved dets bestyrelse Reder, Grosserer Thor E. Tulinius.

Ved Mæglerslutseddelen af 14. Juli 1911 købte en herværende Handlende af Grosserer Thor E. Tulinius og forskellige andre islandske Købmænd et Parti Klipfisk, som var under Indladning i Dampskibet »Mjølneir«, der til hørte det indstævnte A/S. Dampskibsselskabet Thore, hvis korresponderende Reder var nævnte Grosserer Tulinius.

I Mæglerslutseddelen hed det, at Skibet først skulde gaa til en britisk Ordrehavn, og at Sælgerne — de islandske Købmænd — derefter havde Valget mellem at lade Skibet gaa direkte til Genua eller først »anløbe Spanien og eller Portugal for der at losse sin resterende Ladning stor Klipfisk«. I Genua var der stipuleret til Udlosning 54,000 Kilo pr. Arbejdsdag.

I Skrivelse, hvorved Partiet videresolgte til Citanterne lovede Sælgeren — den herværende Handlende —

hvis det var muligt, at sørge for en direkte Afskibning til Genua. Var dette umuligt, vilde Damperen sejle først til Barcelona og dér losse stor Torsk.

Der udstedtes intet Certeparti, men for Genuapartiet udstedtes 19 Konnossementer, der sendtes Citanterne.

I Damperen var foruden Genuapartiet indladet c. 300 Tons Fisk, der tilhørte forskellige islandske Købmænds firmaer. Størsteparten (242 Tons) tilhørte dels Grosserer Thor E. Tulinius selv, dels et Firma, hvoraf han var Medindehaver. Det synes at have været Grosserer Thor E. Tulinius Hensigt at søge disse 242 Tons afhændet til en sydevropæisk Køber under Skibets Rejse.

Skibet afgik den 15. Juli 1911 fra Eskefjord paa Island og ankom den 19. Juli til den britiske Ordrehavn Troon, hvor Skibet fik Ordre til at gaa til Gibraltar for nærmere Ordre. Skibet kom til Gibraltar den 28. Juli, hvor der imidlertid ikke laa nogen Ordre. Det blev derfor liggende indtil der Søndag den 30. om Aftenen Kl. 11 kom telegrafisk Ordre om at afgaa til Barcelona den 3. August. Her blev det liggende indtil den 21. s. M. I de første Dage fandt ingen Losning Sted. I Dagene mellem den 8. og 11. August lossedes c. 120 Tons, men i Dagene fra den 12. til den 17. inklusive fandt der paany ingen Losning Sted. Det hedder i Dagbogen for de Dage, hvor der ikke lossedes, kun, at man afventede Losseordre, og den egentlige Grund synes at have været den, at Grosserer Tulinius ønskede at afhænde de Dele af Partiet, hvorover han havde Raadighed, inden de udlossedes.

Firmaet Gismondi & Co., der havde faaet al vide, at Grunden til, at Fisken ikke kom til Genua til den ventede Tid, var den, at Skibet laa i Barcelona, satte sig i Forbindelse med deres herværende Sælger, og denne, som allerede under 4. August havde advaret Grosserer Tulinius mod at lade Skibet ligge for længe i Barcelona og havde forbeholdt sig Ret til at kræve Erstatning, tilskrev nu under 15. August paany Grosserer Tulinius, at han gjorde ham ansvarlig for ethvert Tab, som kunde opstaa af Damperens forsinkede Afgang fra Barcelona. I Dagene fra den 18.—21. August udlossede nu Damperen ialt henved 150 Tons og forlod den 22. August Byen for at afgaa til Genua, hvortil den ankom den 24. s. M.

Saa vel i Gibraltar som i Barcelona havde Temperaturen været meget høj, og ved Ankomsten til Genua viste det sig, at den ombordværende Fisk var mer eller mindre stærkt beskadiget af Varme. Citanterne henvendte sig overensstemmende med italiensk Lovgivning til Handelsrettens Præsident, der udmeldte en Skønsmand, som under Udlosningen i Dagene fra den 24. til den 31. August synede Fisken. Han lod foretage en omhyggelig Sortering og Vejning, fandt en stor Del af Fisken beskadiget dels saaledes, at den maatte henføres til 3. Kvalitet med en Mindreværdi af 15 Lire pr. dobbelt Centner i Sammenligning med 1. Kvalitet, dels saaledes, at den maatte betegnes som Udskud og kun kunde antages ved Salg at ville udbringe en Tredjedel af Prisen for 1. Kvalitet. Han raadede til, da beskadiget Fisk var vanskelig sælgelig i Genua i det paagældende Øjeblik, foreløbig at føre Varen paa Kølehus. 3,200 Kilogram var i en saadan Tilstand af Forraadelse, at de maatte kastes over Bord. Om Aarsagen til Skaden udtalte Skønsmanden, at den maatte søges i den lange Tid, Varen havde maallet taale Varme under det forlængede Ophold i Skibets Lastrum, og han udtalte derhos, at Forringelsen maatte have begyndt at vise sig omtrent ti Dage før Dampskibets Ankomst. Paa Basis af den foran omhandlede Sortering beregnede han Skaden til ialt Lire 39,556.37.

Citanterne, som den 27. August havde ladet forkynde en formelig Protest for Skibets 1ste Styrmand paa Kaptajnens Vegne i Anledning af Skaden og det uforsvarlig lange Ophold i Barcelonas Havn, har under nærværende Sag paastaet de Indstævnte dømt til at betale det fornævnte Beløb Lire 39,556.37, dels Tab af Fortjeneste (ved Salg af sund Vare) Lire 13,894.70, dels Udgifter til Transport til Kølerum Lire 3,717.30, dels direkte Udgifter til

Kolerum Lire 6,983.20, ialt Lire 64,151.57, eller Kroner 46,349.49, med Renter og Sagens Omkostninger. alt saaledes, at Citanterne kendes berettiget til som Søpanthaver at søge Fyldestgørelse i Damperen »Mjølner« med Tilbehør og Fragt.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden, subsidiært mod Betaling af et mindre Beløb. De hævder, at det ikke er Kaptajnen eller Rederiet som saadant, men Modtagerne af Barcelona-Ladningen, der har forsinket Skibet, og at den Omstændighed, at Ejeren af en Del af Barcelona-lasten er identisk med den korresponderende Reder ikke kan give Skibet forøget Ansvar. Nogen Forsinkelse ved en Udlosning maa der altid regnes med, og Genua-Modtagerne, som vidste, at Skibet først skulde anløbe og udlosse i Spanien, maatte være forberedt paa en vis Forringelse, noget, der hyppig indtræffer med Klipfiskeladninger i varme Sommer. Paa Basis af en Erklæring fra Skibets Kaptajn havde Indstævnte derhos gjort gældende, at de italienske Loves Bestemmelser om Forkyndelse for Parterne af Skønsmandens Udmeldelse ikke var overholdt, at Kaptajnen ikke har vidst, at Skønnet foretoges, og derfor ikke har kunnet varetage Rederiets Tarv under denne Forretning. De Indstævnte har i denne Forbindelse gjort gældende, at Skønsforretningens Resultat maa tilside-sættes, og at de Indstævnte herefter i hvert Fald maa frifindes, fordi Citanterne ikke har ført Bevis for Skadens Størrelse.

Selv om Modtageren af en Ladning, der skal udlosse i en senere Havn, ikke altid kan have Ret til at gaa ud fra, at Udlosningen i den tidligere Havn sker uden nogen Forsinkelse, følger det dog af Fragtkontraktens Natur, at Skibsføreren er pligtig til, saavidt det staar i hans Magt, at fremskynde Losningen af den enkelte Del af Ladningen, hvis en Forsinkelse kan medføre Skade for en anden Del deraf. Dette har Føreren aldeles aabenbart ikke gjort her. Hvor det gælder en saa letfordærvelig Vare som Klipfisk, maa et saa langt, uforment Ophold som det her stedfundne, betragtes som et ubetinget Pligtbrud fra Kaptajnens Side mod den senere Modtager, og Rederiet maa erstatte denne del Tab, der kan antages at flyde af den Del af Opholdet, som overskrider det til-ladelige.

Kaptajnen er ikke ført som Vidne under Sagen, og Retten slaar uforstaaende overfor hans Erklæring om ikke at kende noget til Skønsforretningen. At han eller Styrmandene paa hans Vegne skulde have været ganske uvidende om, at der hver eneste Dag under Udlosningen foretoges Sortering af Hensyn til Beskadigelsen og Skøn om denne, er ikke let at tro, og i hvert Fald er Protesten lovformelig kommen til Styrmandenes Kundskab. Efter de under Sagen foreliggende Oplysninger maa Retten derfor være tilbøjelig til at betragte Skønnet som fuldt gyldigt.

Da Retten imidlertid hverken tør betragte hele det Ophold i Spanien, som ligger ud over den til Udlosning af den til dette Land bestemte Del af Ladningen med-gaaede Tid, for retsstridig fra Kaptajnens Side, eller tør gaa ud fra, at hele den italienske Del af Ladningen, hvis der ingen Forsinkelse var sket, vilde være fremkommen som 1. Klasses Vare, samt da Retten derhos ikke kan finde, at Citanterne har Krav paa alle de udenfor Skønsforretningen fordrede Beløb, kan der ikke tilkendes Citanterne en Erstatning af hele det paastaede Omfang.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes Erstatningen at kunne fastsættes til 25.000 Kr. med Renter som forannævnt, hvorhos Sagens Omkostninger findes at kunne tilkendes dem med et Beløb, der, under Hensyn til de betydelige Udgifter, som Sagen har forvoldt, findes at kunne bestemmes til 700 Kr. Da der, som Sagen er Retten forelagt, maa gaas ud fra, at Forsinkelsen skyldes Kaptajnen, hæfter Rederiet kun med Skib og Fragt, og Citanterne vil være at kende berettiget

til for de tilkendte Beløb som Søpanthaver at gøre Eksekution i S/S. »Mjølner« med Tilbehør og Fragt.

Dom i S. S. 88/1913, afsagt den 26. November 1913. Det Offentlige mod Tiltalte R. K. M. E. P.

Under denne Sag tiltaltes R. K. M. E. P. for Rømning, og det er ved hans egen med det i øvrigt oplyste stemmende Tilstaaelse godtgjort, at han, som den 24. April 1912 lod sig forhyre som Opvadsker paa ubestemt Tid med den »Det forenede Dampskibsselskab« tilhørende Damper »C. F. Tietgen«, og som gjorde Tjeneste som saadan paa Rejser herfra til New York, uden Tilladelse hemmeligt har forladt Skibet den 12te Maj s. A., medens dette laa i Havnen ved sidstnævnte By, idet han tænkte sig at kunne skaffe sig en bedre Levevej i Amerika.

Tiltalte, som ikke tidligere havde faret til Søs, hans Livsstilling i Land var Skotøjsarbejder, har om Bord kun gjort Tjeneste som Opvadsker, men ikke udført noget egentligt Skibsarbejde. Han var dog opført paa Sikkerhedsrullen, som hørende til en af Baadene og til en af Sprøjterne og har deltaget saavel i Brand- som Baadmanøvre. Han var, som alle de andre til Restaurationspersonalet hørende, forhyret af Rederiet, idet han ligesom Fyrbedene og Matroser paa Dampskibsselskabets Forhyringskontor havde underskrevet de »Forhyringsregler«, som i dette Tilfælde gør Tjeneste som Forhyringskontrakt, uden at han dog vil være bleven klar over Indholdet af disse Regler. Han var derhos senere bleven opført paa Skibets Bemandingsliste og paamønstret Skibet af Mønstningsbestyreren, ligesom han var forsynet med Søfartsbog og efter Rederiets Formening ogsaa med Afregningsbog, hvilken sidste han dog selv mener ikke at have modtaget.

Efter Tiltaltes egen Forklaring er han, da han forlod Skibet, gaaet ud fra, at dette var ulovligt og noget, som vilde kunne paadrage ham Straf.

Under Sagen har det Spørgsmaal været gjort til Genstand for nærmere Drøftelse, hvorvidt et Skibs Restaurationspersonale, der ikke deltager i det egentlige Skibsarbejde, falder ind under Sølovens § 298 i Tilfælde af, at Vedkommende uden Tilladelse forlader Skibet for ikke at vende tilbage.

Naar imidlertid de Vedkommende, saaledes som Signerede i nærværende Tilfælde, er forhyret paa samme Maade som Skibets øvrige Besætning, optagen paa Bemandingslisten og paamønstret Skibet, maa Retten anse dem for knyttet til Skibet paa en saadan Maade, at de, naar de uden Tilladelse forlader det, rammes af den fornævnte Straffebestemmelse. Tiltalte vil derfor være at anse efter Sølovens § 298 med en Straf, der findes at burde bestemmes til simpelt Fængsel i 14 Dage, og have at betale Sagens Omkostningene til det Offentlige.

Skandinavien-Amerikaliniens ny Skib „Frederik VIII“.

Den 21. f. Maaned var en Mærkedag for Skandina- vien—Amerika-Linien, idet dens ny, store Atlanterhavs-damper »Frederik VIII« paa denne Dag gik ind i Fri-havnen efter en heldig Sejlads, først fra Vulkan-Værftet i Stettin, hvor Skibet er bygget, til Kiel, hvor det har været i Dok, og derfra gennem Storebælt og Øresund hertil. Skibet førtes hertil af tysk Besætning, da dets endelige Overtagelse først skulde ske her, efter at de behørige Fartsprøver var foretaget, under Sejladsen hertil. Det forenede Dampskibsselskabs tekniske Direktør N. Høst og Ingeniør Andersen, Skibets Konstruk-tører, var dog allerede tillige med Skandinavien—Ame-rika-Liniens Chef, Kaptajn Høist, Skibsinspektør, Kap-

the charts. (2) Position. On Megunyangto beacon. Lat. $34^{\circ} 33' 25''$ N., long. $126^{\circ} 20' 50''$ E., on chart No. 3365. Abridged description. Lt. Fl. ev. 3 sec., vis. 11 m. (U). Details: Character. A flashing white light every three seconds. Elevation. 37 feet. Visibility. 11 miles. Structure. Red tower. Remarks. The light is unwatched. Variation. 4° W. (Notice No. 1975 of 1913, dated 18th December.)

Charts affected. No. 3365, Port Hamilton to Mackau group. No. 104, Korean archipelago, south portion. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, page 177. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 640. Japan, Korea, &c., 1904, page 77; Revised Supplement, 1909.

No. 1976. Korea, South Coast. Reisu gulf—Light established. Position. On south-east extreme of Reisu peninsula. Lat. $34^{\circ} 44' 20''$ N., long. $127^{\circ} 45' 20''$ E., on chart No. 3366. Abridged description. Lt. Fl., ev. 3 sec., 149 ft., vis. 14 m. (U). Details: Character. A flashing white light every three seconds. Elevation. 149 feet. Visibility. 14 miles from 167° (S. 9° E. Mag.), through south, &c., to 49° (N. 53° E. Mag.). Structure. White tower 23 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. Note. The arc of visibility of this light has not been placed on the charts. Variation. 4° W. (Notice No. 1976 of 1913, dated 18th December.)

Charts affected. No. 3366, Fusan harbour to Port Hamilton. No. 104, Korean archipelago, southern portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publications. List of Lights, part VI, 1913, page 179. Japan, Korea, &c., 1904, page 104. E. C. Korea, Siberia, &c., 1913, page 57.

No. 1979. Borneo, East Coast—Sibuko Bay. Padang bank—Reef northward of. Position. At a distance of $1\frac{1}{10}$ miles, 123° (S. 59° E.), from the extremity of Stone point, Sibetik island. Lat. $4^{\circ} 02' 48''$ N., long. $117^{\circ} 57' 08''$ E., on chart No. 2099. Depth. Dries one foot at low water. Remarks. The reef, which is composed of sand and coral, is about 60 yards in extent. Variation. 2° E. (Notice No. 1979 of 1913, dated 18th December.)

Charts affected. No. 2099, North-western part of Sibuko bay. No. 2576, Sulu archipelago and N. E. coast of Borneo. Publication. Eastern Archipelago, Part I., 1911, page 295.

No. 1981. Borneo, North-West Coast—Labuan Approach. (1) Kuraman island—Light established. Former notice. No. 1523 of 1913. Position. On summit, at a distance of about 3 cables, 52° (N. 50° E. Mag.), from the N. E. extreme of the islands. Lat. $5^{\circ} 13\frac{1}{2}'$ N., long. $115^{\circ} 07\frac{1}{4}'$ E. Abridged description. Lt. Fl., ev. 5 sec., 215 ft., vis. 21 m. Details: Character. A flashing white light every five seconds, showing thus:

Flash
eclipse.

$\frac{1}{2}$ secs.

$4\frac{1}{2}$ secs.

Elevation. 215 feet. Visibility. 21 miles (except where obscured by Labuan island). Order. 3rd. Dioptric. Power. 70,000 candles. Structure. White framework tower, 50 feet in height, painted white with a red dome. Variation. 2° E.

(2) Barar bank—Light-buoy established. Position. On south-western patch of bank. Lat. $5^{\circ} 09' 05''$ N., long. $115^{\circ} 05' 05''$ E. Description. The former white conical buoy fitted with a super structure, exhibiting an occulting white light. (Notice No. 1981 of 1913, dated 18th December.)

Chart affected. No. 1844, Labuan island. No. 2109, Barran point to Nosong point. No. 2650b, China sea, southern position. No. 1263, China sea (1). No. 748b, Indian ocean, northern portion (1). Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 107. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, pages 108, 107.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E-Kyst*, *Afrikas W-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Arabiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saalvrent Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvide* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er rettvise (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2508. Sverrig. Svenska Björn Fyrskib. Oplysning om Inddragning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 52/1374. Stockholm 1913.)

Saalvrent Is og Vejrforholdene ikke forhindrer det, vil *Svenska Björn Fyrskib* blive paa Station til efter Midnat mellem den 30te og 31te Januar 1914. $59^{\circ} 34' 56''$ N. $19^{\circ} 47' 50''$ E.

2509. Sverrig. Gotska Sandön. Oplysning om Fyr.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 52/1376. Stockholm 1913.)

Kyrkudden Fyr er synligt i Pejlinger fra 144° gennem 0° til 27° . Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm. $58^{\circ} 22' 00''$ N. $19^{\circ} 19' 30''$ E.

Hammuden Fyr er synligt i Pejlinger fra 280° gennem 0° til 161° . Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm. $58^{\circ} 20' 30''$ N. $19^{\circ} 13' 15''$ E. (Kort Nr. 2405.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1696. København 1913.)

2510. Finland. Bottnisko Bugt. Nikolaislad. Oplysning om Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3377. Berlin 1913.)

Vraget af Sejlskibet *Hermes*, der ligger mellem *Strammingsbådan Fyr* paa *Norra Kallan* og *Rönnskär*, bør aflægges i Kortene. $63^{\circ} 02' 11''$ N. $20^{\circ} 43' 3''$ E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2769. København 1912.)

2511. Rusland. Finske Bugt. Nova. Oplysning om Fyrskib.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3379. Berlin 1913.)

Neva Fyrskib er ikke mere erstatte af *Jelagin Fyrskib*. Begge Fyrskibe vil i Foraaret 1914 — uden nærmere Bekendtgørelse — blive udlagt paa deres rigtige Pladser. $59^{\circ} 56' 08''$ N. $30^{\circ} 08' 08''$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2276. København 1913.)

2512. Rusland. Moonssund. Oplysning om Vrag.

(„Nebrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3380. Berlin 1913.)
Det i *Moonssund* sunke Vrag er Vraget af Fartøjet *Lurich*. Det ligger i 3,2 m Vand 0,7 Sm 11° (misv. N. t. E. 1/8 E.) fra Træet paa *Langekurve*, som ligger paa 58° 48 1/2' N. 23° 08 1/2' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2307. København 1913.)

2513. Tyskland. Kieler Fjord. Strander Bugt. Øvelser.

(„Nebrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3372. Berlin 1913.)

Paa Hverdage afholdes fra Skydepladsen *Strander* ved *Strander* Bugt Skyde-øvelser med Torpeder fra Solopgang til Solnedgang fra den 1ste Januar til 31te Marts 1914.

Skydefeltet gaar fra Skydepladsen ud over Søen indtil Limien „Fløjtønden—*Schönberg* Baake“ og begrænses af Limierne „*Dänischenhagen* Mølle—*Bülk* Fyrskib“ og „*Dänischenhagen* Mølle—Tønde *Kiel* 3“. Under Skydningen er det forbudt at ankre mellem de ovennævnte Grænselinier og paa det Areal, som mod N. begrænses af Limien „Skydepladsens Taarn—*Bülk* Fyr—*Bülk* Fyrskib“ og mod S. af Limien „Skydepladsens Taarn—Tønde *Kiel* 4—Tønde *Kiel* 3“. Under Skydningen er en rød Ballon hejst paa Skydepladsens Taarn. *Strander*: 54° 26' N. 10° 10 1/2' E.

II. Sundet, Smalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2514. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak N.E. Lystønde midlertidig slukket.
Lystønden *Saltholm-Flak N.E.* er slukket. Den vil snarest blive tændt igen.
55° 41' (55") N. 12° 51' (00") E.

2515. Danmark. Sundet. Dragør-Fort. Fyr i Uorden.
Dragør-Fort midlertidige grønne Fyr med Formærkelser er i Uorden og viser foreløbig fast Lys. 55° 35' (20") N. 12° 41' (22") E.

2516. Danmark. Store-Bælt. Langøland N. Hov-Sand. Vrag afmærket.
En grøn Vragvæg med grønt Flag er udlagt tæt N. for Vraget af Jagten, som ligger S. for Vægeren med 3 nedadvendte Koste paa *Hov-Sand*. c. 55° 11' N. 10° 57 1/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2472. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2517. Kattegat. Kullen W. Vragprisk inddraget.
(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 52/1381. Stockholm 1913.)
Vragprikken, som læa ved Vraget af Damperen *Uranica*, 5 Sm 266° (misv. W. 1/2 N.) fra *Kullen* Fyr, er inddraget. Fyret: 56° 18' N. 12° 27 1/4' E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 247 og 248.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/517. København 1913.)

Uddrag af Notices to Mariners. Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1921. Borneo, West Coast. Pontianak road—Light-buoy withdrawn. Position. On northern side of entrance to Little Kapuas river. Lat. 0° 07 1/4' N., long. 109° 5 1/2' E. Description. Light-buoy, painted black, exhibiting an occulting white light. (Notice No. 1921 of 1913, dated 11th December.)

Charts affected. No. 3720, Pontianak to Tanjung Bayung. No. 3721, Masa Tiga island to Pontianak. No. 941 a, Eastern archipelago, western portion. No. 266 a, China sea, southern portion. Publication. China Sea Pilot, Vol. IV, 1912, page 34.

No. 1941. Ceylon, South Coast. Hambantota—Position of new lighthouse. Former Notice No. 1374 of 1913. Position. On summit of point, at a distance of 1020 feet, 276° (N. 83° W. Mag.), from the position of the old lighthouse. Lat. 6° 07 1/2' N., long. 81° 07 1/2' E. Note. The old lighthouse has been erased from the charts. Variation 1° W. (Notice No. 1941 of 1913, dated 12th December.)

Charts affected. No. 3730, Plan of Hambantota. No. 3265, Gallo to Little Basses. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 298. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 138; Supplement, 1913.

No. 1952. Eastern Archipelago—Bouru Island. Kayeli bay—light discontinued. Position. Lat. 3° 22 3/4' S., long. 127° 6 1/2' E. Description. A fixed red light. (Notice No. 1952 of 1913, dated 13th December.)

Chart affected. No. 911, Plan of Kayeli bay. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 523 a. Eastern Archipelago, Part III, 1911, page 114.

No. 1953. Formosa, East Coast. So o wan—Light-buoy established. Position. On northern side of Serpent rock, at a distance of half a cable, 362° (N. 7° W. Mag.), from the centre of the rock. Lat. 24° 35 3/4' N., long. 121° 51 1/2' E. Description. Black cylindrical light-buoy, exhibiting a flashing white light every three seconds. Remarks. This buoy replaces the black conical buoy which formerly marked Serpent rock. Variation. 1° W. (Notice No. 1953 of 1913, dated 13th December.)

Chart affected. No. 3658, Aurau road to So o wan, with plan. Publication. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 203.

No. 1974. Korea, South-West Coast—Mokrho Approach. Mion to channel—Light established. Position. On eastern extreme of Amnui do (South Twin). Lat. 34° 52' 03" N., long. 126° 09' 25" E., on chart No. 3365. Abridged description. Lt. (fp. Fl. (2)), ev. 6 sec., vis. 12 m. (U). Details: Character. A Group flashing white light showing a group of two flashes every six seconds, thus:

2 flashes	eclipse.
<u>1 1/2</u> secs.	<u>4 1/2</u> secs.

Elevation. 118 feet. Visibility. 12 miles, from 144° (S. 32° E. Mag.), through south, &c., to 339° (N. 17° W. Mag.). Structure. White tower, 23 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. Note. The arc of visibility of this light has not been placed on the charts. Variation. 4° W. (Notice No. 1974 of 1913, dated 18th December.)

Charts affected. No. 3365, Port Hamilton to Mackau group. No. 913, Mackau group to Clifford islands. No. 104, Korean archipelago, south portion. Publications. List of Lights, part VI, 1913, page 175. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 634. Japan, Korea, &c., 1904, page 74.

No. 1975. Korea, South-West Coast—Mokrho Approach. Meguwaguto (Washington strait)—Lights established. (1) Position. On southern shore of strait, at western end of narrows. Lat. 34° 34' 20" N., long. 126° 17' 55" E., on chart No. 3365. Abridged description. Lt. (fp. Fl. (2)), ev. 6 sec., vis. 12 m. (U). Details: Character. A Group flashing white light showing a group of two flashes every six seconds, thus:

2 flashes.	eclipse.
<u>1 1/2</u> secs.	<u>4 1/2</u> secs.

Elevation. 54 feet. Visibility. 12 miles, from 118° (S. 56° E. Mag.), through south, &c., to 322° (N. 34° W. Mag.). Structure. White tower, 23 feet in height to centre of lantern. Ra-

2540. Cuba S.-Kyst. Malabrigo Cay E. Koralkrov. Baake opført.
(„Notice to Mariners“ Nr. 49/4143. Washington 1913.)
 Paa Koralkrevet, som har 3,6 m Vand, og som ligger c. 1¼ Sm E. t. N. for E.-Pynten af *Malabrigo Cay*, er opført en sort Baake. 20° 54' 40" N. 78° 26' 34" W.

2541. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Ribeira Bugt. Oplysning om Skær og Fyr.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3423. Berlin 1913.)
 1) I Indløbet til *Ribeira Bugt* ligger en lille Banke med 0,5 m Vand c. 280 m E. for *Øen Pao a pino*, 211° (misv. SW. ½ S.) fra N.-Enden af *Brandão* og 131° (misv. SE. ½ S.) fra N.-Enden af *Pao a pino*.

2) *Jose Bernardo* Banke ligger c. 600 m fra *Cóbras Ø*. Det lægste Sted, der er synligt ved stærk SW.-Vind, ligger 301° (misv. NW. ½ W.) fra *Jubahyba* Pynt og 69° (misv. E. t. N.) fra N.-Enden af *Øen Bustos*.

2542. Brasilien. Paranagua Bugt. Bixo Point. Fyr nedlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1996. London 1913.)
 Det hvide, faste Fyr paa NE.-Enden af *Ilha do Mel* er nedlagt. 25° 30' S. 48° 20½' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2543. Spanien. Málaga. Fyr forandret.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3397. Berlin 1913.)
 Det hvide, faste Fyr ved *Málaga* Havn er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser 4 Lyn (Tre-Lyn og Et-Lyn) hver 20 s., Lyn 0,26 s., Mørke 2,52 s., Lyn 0,26 s., Mørke 2,52 s., Lyn 0,26 s., Mørke 6,96 s., Inden for 7 Sm's Afstand ses et svagt hvidt Lys mellem de enkelte Lyn. 36° 42' 35" N. 4° 24' 40" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2313. København 1913.)

2544. Italien W.-Kyst. Genova. Kap Ferro (Faro). Oplysning om Fyr.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 319/931. Genova 1913.)
 Fyret paa Kap *Ferro* viser nu hvidt Et-Blink hver 20 s., Blink, 2¼ s., Mørke 17¾ s., 44° 24' 15" N. 8° 54' 20" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1512. København 1913.)

2545. Italien W.-Kyst. Argentario. Ereole. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 319/930. Genova 1913.)
 Fyret paa Fort *La Rocca* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 2 s., Mørke 3 s., 42° 23' 22" N. 11° 12' 49" E.

2546. Italien W.-Kyst. Terracina. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 319/925. Genova 1913.)
 Fyret paa Molehovedet er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 11 s., Lys 7 s., Mørke 4 s., Synsvidde: 10 Sm. 41° 16' 55" N. 13° 15' 35" E.

2547. Marokko. Alhucemas. Fyr forandret.
(„Avvisos á los Navegantes“ Nr. 147/1405. Madrid 1913.)
 Det hvide, faste Fyr paa *Øen Alhucemas* er nu forandret til et hvidt Blink-fyr, der viser 3 Blink. 35° 13' 00" N. 3° 52' 40" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/2223. København 1913.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

2518. Rusland. Hvide Hav. Kem. Popov. Fyrs Beliggenhed.
(„Notice to Mariners“ Nr. 2000. London 1913.)

Fyret staar paa E.-Siden af *Øen Popov* 0,35 Sm 308° (misv. NW. t. W. 1/8 W.) fra Observationsstedet paa *Den Yak* og 210° (misv. SW. t. S. 7/8 S.) fra det Sted, hvor Fyret nu er vist i de eng. Kort Nr. 2061, 2276 og 2278. 64° 59¾' N. 34° 50¼' E. Bag-fyret staar 0,1 Sm 250° (misv. SW. t. W. ¾ W.) fra Forfyret. Fyrene, holdt overet i Pejling 250°, leder fra den N.-lige Ledefyrline, S. for 1,8 m Grunden omtrent midt i Indløbet, til Ankerpladsen.

2519. Danmark. Blaavands-Huk Fyr. Radiotelegraf-Station aabnes.
 Den 1ste Februar 1914 aabnes Radiotelegraf-Stationen ved *Blaavands-Huk* Fyr for offentlig Telegramudveksling. Stationen er aaben hele Døgnet. 55° 33' 28" N. 8° 05' 11" E.
 (Danske Lods, Side 50 og 89. Fyr-Fort. Side 22.)

2520. Tyskland. Østfrisiske Øer. Nordnøey Fyrskib midlertidig forladt Station.
 Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin har *Nordnøey* Fyrskib forladt sin Station paa Grund af Kædebrud. 53° 56' N. 7° 14' E.

2521. Tyskland. Ems. Möwensteert S. Topbetegnelse forandret.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3388. Berlin 1913.)
 Vintersømærket *Möwensteert Süd* har en Ballon som Topbetegnelse. 53° 29½' N. 6° 49¾' E.

2522. Skotland. Firth of Forth. Oxears. Fyr forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1989. London 1913.)
 Omtrent den 10de Januar 1914 forandres *Oxears* Fyr — uden nærmere Bekendtgørelse — til et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 8 s., Mørke 2 s. Lysvinklen bliver uforandrede. 56° 01½' N. 3° 16¾' W.
 (Kort Nr. 180.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2523. Portugal. Porto. Nossa Senhora da Luz. Fyr forandret.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 608/3723. Paris 1913.)
Nossa Senhora da Luz Fyr forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s. Lysevne: 20 Sm. 41° 09' 11" N. 8° 40' 37" W.

2524. Spansk W.-Afrika. Coriseo Bugt. Kap St. John N. Grund.
(„Notice to Mariners“ Nr. 2013. London 1913.)
 En Klippegrund med 3,6 m Vand ligger 7½ Sm 357° (misv. N. 7/8 E.) fra Yderenden af Kap *St. John* og 231° (misv. SW. t. W. ¾ W.) fra *Dioni* Pynt. Dampere *Ingbert* grundstødte paa denne Grund, der er c. 2½ Sm lang i Retning E.—W. 1° 17' N. 9° 21¾' E.

2525. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Lynn. Fyr forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 49/4116. Washington 1913.)
 1) *White Rocks* Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 42° 25' 35" N. 70° 57' 15" W.

- 2) *Black Rocks Fyr* er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,2 s., Mørke 0,8 s., 42° 25' 55" N. 70° 56' 57" W.
- 3) *Sandy Point Fyr* er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,2 s., Mørke 0,8 s., 42° 26' 30" N. 70° 56' 37" W.
- 4) *Black Marsh Channel Fyr* er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,2 s., Mørke 0,8 s., 42° 26' 53" N. 70° 56' 36" W.
- 5) *Upper Turn Fyr* er forandret til et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,2 s., Mørke 0,8 s., 42° 27' 12" N. 70° 56' 34" W.
- 2526. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Niantie Bugt. Tønder udlagt.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 50/4216. Washington 1913.)
- 1) *Black Rock Spiritønde* 6 er udlagt i 7,2 m Vand 332° (misv. N. t. W. 3/8 W.) fra *Little Gull Island Fyr* og 42½° (misv. NE. 7/8 E.) fra Kanten af *Black Point*.
- 2) *Wigwan Sunken Reef Spiritønde* 7 er udlagt i 4,5 m Vand henholdsvis 327½° (misv. N. t. W. 7/8 W.) og 10° (misv. NNE.) fra samme Punkter.
- Little Gull Island Fyr*: 41° 12' 23" N. 72° 06' 26" W.
- 2527. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Clinton. Stone Island Reef. Sømærker udlagt.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4120. Washington 1913.)
- Stone Island Reef Klokketønde* 14 A er udlagt i c. 11 m Vand ud for en 4,8 m Pule paa S.-Enden af *Stone Island Rev*. En Spirmærketønde er udlagt ved Klokketønden. 41° 14' 17" N. 72° 30' 45" W.
- 2528. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Matinicoek Point Shoal. Lystønde forandret.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 48/4036. Washington 1913.)
- Matinicoek Point Shoal Lystønde* Nr. 17 viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser. 40° 54' 25" N. 73° 38' 15" W.
- 2529. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Kap Henlopen. Grund tiltaget. Advarsel.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 50/4220. Washington 1913.)
- Grunden, der strækker sig ud fra Kap *Henlopen*, er tiltaget N. efter. Der er nu kun 5½ m Vand i *Delaware Breakwater* Ledefyrhulne, og ved Lavvande er Kystlinjen kun c. 45 m S. for denne Linie, som man bør holde mindst 100 m N. om. Kap *Henlopen*: 38° 46¾' N. 75° 05' W.
- 2530. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Middle Ground Shoal North End Lys- og Fløjtønde forandret.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4123. Washington 1913.)
- Middle Ground Shoal North End Lys- og Fløjtønde* 8 A er forandret til at vise Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s., 37° 10' 30" N. 76° 10' 45" W.
- 2531. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Wolf Trap Fyr forandret.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4124. Washington 1913.)
- Wolf Trap Fyr* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15 s., Blink 1 s., Mørke 14 s., 37° 23' 25" N. 76° 11' 23" W.
- 2532. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cove Point Fyr forandret.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4125. Washington 1913.)
- Cove Point Fyr* er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 30 s., Lys 21 s., Mørke 9 s., 38° 23' 10" N. 76° 22' 55" W.
- 2533. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Jones Island Fyr forandret.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4131. Washington 1913.)
- Jones Island Ledefyr* er forandret. Forlyret viser hvidt Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,2 s., Mørke 0,7 s. Baglyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., 32° 03' N. 80° 56' W.
- 2534. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns Floden. North Jetty End Lys- og Klokketønde forandret.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4132. Washington 1913.)
- North Jetty End Lys- og Klokketønde* 2 er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., *St. Johns* Floden: 30° 24' N. 81° 24' W.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaimiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
- 2535. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Sømærker forandret.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4134. Washington 1913.)
- 1) *Biscayne Shoal Lys- og Klokketønde* 2, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt ¼ Sm uden for *Biscayne Shoal Spidstønde* 2, som er inddraget. 25° 50' 41" N. 80° 05' 55" W.
- 2) *Florida Reefs North End Fløjtønde* W. er udlagt i c. 9 m Vand ved N.-Enden af *Florida Rev*. 25° 45' 12" N. 80° 05' 53" W.
- 3) *Florida Reefs North End Stumpstønde* W. er inddraget.
- 4) *Florida Reefs North End Baake* W. er permanent nedlagt.
- 2536. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Molasses Reef. Lystønde udlagt.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4135. Washington 1913.)
- Molasses Reef Lystønde* 2 M, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt i c. 11 m Vand, c. 550 m SE. t. S. for *Molasses Reef Baake* T. 25° 00' 27" N. 80° 22' 24" W.
- 2537. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Fyrs Beliggenhed.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4138. Washington 1913.)
- 1) *Picayune Bayou Fyr* ligger paa 29° 01' 41" N. 89° 10' 53" W.
- 2) *French Crossing Fyr* ligger paa 29° 07' 15" N. 89° 14' 35" W.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2406. København 1913.)
- 2538. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bugt. Fyr tændt.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 50/4228. Washington 1913.)
- Galveston Bay Channel Fyr* Nr. 6 er tændt. Det er et ubevogtet, hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 29° 40' 27" N. 94° 58' 35" W.
- 2539. Cuba S.-Kyst. Pingue Kanal. Baake opført.**
(ⁿNotice to Mariners" Nr. 49/4142. Washington 1913.)
- Paa W.-Enden af Grunden ved N.-Siden af den E-lige Ende af *Pingue Kanal* er opført en rød Baake. 20° 43' 50" N. 78° 15' 02" W.

tajn Jespersen og Maskininspektør de la Laing gaaet om Bord i Kiel. Skibets fremtidige Fører, Kaptajn A. G. Thomsen var allerede med fra Stettin, hvor han i nogle Maaneder har kontrolleret dets Bygning. Der blev paa Farten hertil Lejlighed til at prøve »Frederik VIII« i sliv Kuling og Sø i Kattegat og til at foretage Prøvefart paa Milen i Sundet. Prøverne faldt i enhver Henseende særdeles tilfredsstillende ud baade med Hensyn til Fart og Skibets rolige Bevægelser i Søen, og Det forenede Dampskibsselskab har derefter overtaget Skibet. Dette, der nu er Skandinaviens største, bedst indrettede og smukkeste Atlanterhavsdamper, betyder en meget værdifuld Forøgelse for Skandinavien—Amerika-Linien, og et stort Plus for de mange Rejsende, som Skibet forhaabentlig skal føre frem og tilbage over Atlanterhavet, med Hensyn til Hygge, Velvære og Sikkerhed. Det kan med Sandhed siges, at Det forenede Dampskibsselskab intet har sparet for at gøre dette Skib saa fuldkomment i enhver Henseende som muligt; og at dette Maal er naaet paa en Maade, som gør Selskabet og dets dygtige Teknikere, samt Værftet, den største Ære.

Ved en festlig Sammenkomst om Bord i »Frederik VIII«, den 27. f. M., blev der givet en Kreds af Indbudne, bestaaende dels af Repræsentanter for den danske, svenske og norske Presse og dels af Selskabets Agenter i de forskellige Provinshavne. Lejlighed til under kyndig Ledelse at bese Skibet.

Efter at de Indbudne var kommet til Stede samledes man først til et Festmaaltid, i 1ste Klasses smagfulde Spisesalon. Her bød Admiral Richelieu Gæsterne velkommen og talte om det ny Skib, som skulde danne en Bro over det atlantiske Ocean for de af vore Landsmænd som udvandrere, og for dem, der har fæstet Bo i den ny Verden, og som i stærkt stigende Tal atter og atter gæster det kære, gamle Hjem.

Det fremhævedes stærkt af en af de til Stede værende Gæster, som selv havde passeret Atlanterhavet et Par Gange, med Tak til de fremragende Mænd, som har arbejdet paa Skandinavien—Amerika-Liniens Fuldkommengørelse, hvilke ulyre Fremskridt denne havde gjort i de senere Aar, saaledes at enhver Dansk, hvoraf mange for en Del Aar siden foretrak de store, udenlandske Linier, nu ikke kunde tænke sig andet end netop at benytte de fortrinlige danske Skibe, som besejler New York, og af hvilke dette nu er det ypperligste. Hertil sluttede flere af de følgende Talere sig, og en af disse udtalte Ønsket om, at Guds Velsignelse maatte følge dette smukke Skib og de mange af Danmarks Børn, som det skal bære frem og tilbage over det store Hav, og at det altid maatte bære Flaget med Ære og paa hel Stang. Til dette Ønske kan vi ganske slutte os.

Ved Kaffen, som blev drukket i 2den Klasses smukke Spisesalon, holdt Direktør Høst et interessant og orienterende Foredrag over Skibets Indretning og Enkeltheder og paaviste flere af disse paa en stor Gennemsnitstegning. For at give en Idé om hvilke Størrelser der kommer i Betragtning ved et Skib af »Frederik VIII«s Dimensioner nævnede Direktøren bl. a., at Afstanden fra Kølen til Manøvrebroen er 78 Fod, Arealet af de anvendte Jernplader vil dække c. 10 Td. Land, Rørledningerne udgør c. 9 danske Mil og de elektriske Ledninger 6½ Mil. Til en Dobbeltrejse gaar der om Bord (i slaglet Stand) 55 Okser, 85 Kalve, 35 Lam, 65 Svin, 200 Skinker, 700 Høns og Kyllinger og 200 Gæs og Ænder, foruden mange andre Ting. Provianteringen til en saadan Rejse koster c. 80,000 Kr., og Skibet ventes at komme til at gøre 8 Rejser om Aaret.

»Frederik VIII« er et Dobbeltkrue-Skib af 18,000 Tons Deplacement og c. 12,000 Brutto Reg.-Tons. Dets Længde er 541' 6", Bredder 62' og Dybde til Awningdækket 41' 6". Dybgaendet, lastet, er 27' 6" og Skibets Fart med fuld Last 17 Knob. Skibstypen er den saakaldte »Awningdeck Type«. Det egentlige Skrog har tre gennemgaaende Dæk, men ialt findes der foruden Man-

øvrebroen 7 Dæk. Ved denne Type fremkommer der et anseligt, højt Skib, der byder tørre og store Opholdsrum for Passagererne, selv under daarligere Vejrforhold.

Skibet er forsynet med dobbelt Bund igennem hele dets Længde. Rummel, mellem Bundene er atter ved saavel langskibs som tværskibs Inddelinger vandtæt delt i mindre Rum, der er indrettet til Vandballast, saaledes at man altid kan sørge for, at Skibet kan faa det hensigtsmæssigste Dybgaende og passende rolige Bevægelser i Søen. Hertil bidrager ogsaa de store Slingrekøle, hvorved Skibet er forsynet. Det er ved 9 vandtætte tværskibs Skodder delt i saa mange vandtætte Rum, at det kan bevare sin Flydeevne og Stabilitet, selv om to ved Siden af hinanden liggende Rum skulde komme i fri Forbindelse med Søen. Yderligere er den største Del af Lowerdeck (Dæk Nr. 4) i Forskibet gjort vandtæt, og Kulkasserne, som ligger paa Siden af Kedelrummet, er begrænset af vandtætte, langskibs Skodder. Naar hertil føjes, at den vandtætte Inderbund er ført helt ud til Skibssiderne, vil det ses, at der er truffet saa vidtgaaende Foranstaltninger som muligt for under alle indtrædende Eventualiteter at gøre Skibet saa sikkert som muligt. De vandtætte Døre, der maa findes i enkelte af Skodderne — i de tværskibs Skodder i Maskin- og Kedelrum samt i Kulkasserne — kan lukkes automatisk dels fra Kommandobroen og dels fra Dæk Nr. 2. For alle tre Klassers Passagerer findes de hyggeligst mulige Saloner, Sove- og Opholdsrum, udstyret med brede, magelige Køjer, Klapsofaer m. m., veludstyrede Toiletter samt Badeværelser forsynet med koldt og varmt Vand og alle moderne Indretninger.

Paa Promenadedækket findes endvidere Luksuslejligheder og paa Awningdækket et fortryllende Børneværelse, medens de øvrige Opholdsrum: Musiksalon, Damesalon, Læsesalon samt Rygesalon og Verandakafé findes i Huse paa Promenadedækket.

For Kahytspassagererne findes et Bagagerum, hvortil Passagererne har Adgang under Rejsen. Skibet kan føre følgende Passagerer: 1ste Kahyt 121, 2den Kahyt 259 og 3dje Kahyt 881, ialt 1.261 Passagerer. Mandskabet udgør c. 250 Personer, ogsaa for dem findes gode, rummelige Opholdsrum med særlige Soverum og særlige Spiserum, samt Vaske- og Baderum. Skibet er endvidere forsynet med 34 store Baade med Baadeplads til alle om Bord værende Personer, samt med et Undervands-Klokke-Signalapparat og traadløs Telegraf.

Hele Apterungen opvarmes og ventileres efter det saakaldte »Thermotank System«. Frisk Luft indsuges oppe paa Baaddækket, bliver opvarmet i et særligt Apparat — den saakaldte Thermotank — og fordeles derefter igennem Kanaler rundt i Skibet, hvor man i hvert Rum ved Hjælp af en indstillelig Lemøkan faa netop den Varme, man ønsker.

Skibet har fem store Lastrum, tildels med Køleledninger, saaledes at Temperaturen derved kan bringes ned til under Frysepunktet. Til Betjening af Lastrummene findes der ialt ti kraftige Dampspil.

Maskineriet bestaar af to 4-Cylinders-Tregangs-Ekspansionsmaskiner, der kan udvikle over 10.000 I. H. K. og give Skibet en Fart med fuld Last af 17 Knob. Dampen udvikles i 8 Vandrørskedler — med Overhedning — af Vulcan-Werkes System.

»Frederik VIII« skal føres af »C. F. Tietgen«s mangeaarige, afholdte og veltjente Fører, Kaptajn A. G. Thomsen, der har en lang Oceanfjeneste bag sig, idet han har gjort 375 Rejser over Atlanterhavet. Første Styrmand bliver J. P. Petersen fra »United States«, og første Maskinmester C. H. Hansen ogsaa fra »United States«.

Det er Bestemmelsen, at Skibet skal afgaa herfra paa sin første Rejse i Begyndelsen af Februar Maaned.

Carbidlasters Indvirkning paa Kompasset.

Fra Føreren af 3/m. Sk. »Apollo» har vi modtaget følgende:

Paa en Rejse fra Civita-Vecchia til London, med en Ladning Carbid of Calcium, vil følgende vise disse Ladningers Indvirkning paa Kompasset.

Paa Skibets Kurs over Middelhavet viste det sig ved de daglige Middagshøjder, at den obs. Bredde bestandig var 10'—15" sydligere end den gissede Bredde, hvilket tydede paa, at der maatte være nogen vestlig Deviation paa Kompasset, men da Vindforholdene var meget variable og ofte meget flove, kunde jeg ikke med Bestemthed afgøre, om Kompasset eller Logvisningen var Skyld heri.

Fra Cap Tarifa saltes Kursen paa St. Vincent og med et rask Løb for en aaben Vind fandtes Skibet ogsaa her at være afvejet for en vestlig Deviation idet vi tog et Stykke uden om Synskredsen af St. Vincent Fyr.

Med St. Vincent som affarende Plads havde vi igen variable Vinde, ofte meget flove, og Skibet var tilsidst ude paa 11° 36' V. Lgd. efter Bestikket.

Vinden gik nu til Vestkanten, og Kursen saltes c. 20 Kvartmil uden om Synskredsen af Cap Villano Fyr.

Efter at have passeret Cap Villano saltes Kursen efter Bestikket ret paa Lizard, en Kurs, som skulde lage Skibet c. 60 Kvartmil uden om Ushant.

Efter 4½ Etmaals Sejlads fik jeg til min Forbavelse Skæret af Penmarch Fyr i Sigte, og den paafølgende Middag viste Solhøjden, at den observerede Bredde og den gissede Bredde stemte paa et Par Minutter, altsaa var Skibet, fra vi passerede Cap Villano, forsat c. 60 Kvartmil ret Øst over, hvad der tydede paa en betydelig østlig Deviation paa nordøstlige Kurser.

Som bekendt bliver Skibene som Regel forsat en Del Øst over mellem Cap Villano og Ushant, men saa meget er da nok sjældent.

Efter at Ushant var passeret, saltes Kursen ret paa Start Pt., men ogsaa her blev Skibet forsat Øst over, saaledes at vi tog Portland, og hele Vejen gennem Kanalen med stadig Kending, viste det sig, at Skibet afveg til Styrbord, altsaa for en østlig Deviation.

Da Solodsen ved Dungeness kom om Bord spurgte han mig, om jeg havde mærket nogen Deviation paa Kompasset med denne Ladning, hvortil jeg svarede, at jeg havde observeret, at Skibet afveg til Styrbord paa nordøstlige Kurser.

Han undersøgte nu ved Pejling Kompasset og fandt, at der var c. 15° østlig Deviation paa nordøstlige Kurser, og han erklærede, at da han for nogle Maaneder siden førte 3/m. Sk. »Meta» af Svendborg fra Dungeness til Gravesend, med en lignende Ladning inde, var akkurat det samme Tilfældet dér.

Da som bekendt ikke mange af vore Sejlskiibe er forsynet med Kronometer og Føreren saaledes ude af Stand til at kunne kontrollere sit Kompas, og Følgen af en saadan ukendt Deviation med usigtbare Vejrforhold, kan blive i højeste Grad skæbnesvanger, fremkommer disse Linier, og om de kunde tjene som et »Varsko» for ærede Kolleger, som faar disse Ladninger ind, er Hensigten hermed naaet.

London, i Decbr. 1913.

H. L. Nielsen.

Fører af 3/m. Sk. »Apollo» af Svendborg.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet 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; Dampertrafiken 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. Barointersvingningerne 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. Br. (imod 5° N. Br. 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 Soulykker. Saa snart Passaten igen anlager Retningen N. eller NNØ., ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

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

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

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

Is. I Almindelighed er i Januar Damperruten til og fra New York endnu næsten isfri; dog rykker 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 Aar angaar, da frengaar det af de indtil den 17. December indløbne Meldinger, at der fra Belle Isle Strædet og Omegn ikke foreligger nogen Melding siden November. Paa det aabne Ocean blev i November og Begyndelsen af December endnu truffet flere Isbjerge, af hvilke nogle endog var trængt

frem til den nordlige Del af de forenede Damperruter mellem den engelske Kanal og New York. De fleste af de rapporterede Bjerge befandt sig imidlertid paa den nordlige Del af New Foundlandsbankerne, men man bør dog regne med, at nogle af disse vil naa ned i Nærheden af Damperruterne.

Dampskibet »Pennsylvania« saa den 17. November tre Isbjerger paa 45,1° N. Br. og 47,5° V. Lgd., af hvilke et var c. 100 Fod langt.

Skibsfarten paa Montreal sluttedes den 30. November.

Fragtmarkedet.

Grundet paa Julehelligdagene har der i den forløbne Uge kun fundet faa Befragtninger Sted, men i det hele og store ligger Situationen siden vor forrige Beretning temmelig uforandret hvad Raterne angaar. Udgangen af det ellers, som Helhed betragtet, saa glimrende Fragtaar 1913 kan just ikke kaldes fin, og for Rederne er den i Efteraaret pludselig Tilbagegang kommet som en stor Skuffelse, thi vel havde vel neppe nogen ventet, at de gyldne Tider skulde vare ved, men paa den anden Side havde de fleste heller ikke nogen Anelse om, at Omslaget fra godt til daarligt skulde blive saa brat. — Der er nok enkelte af de større Markeder, hvor der stadig er nogenlunde lønnende Beskæftigelse at faa, f. Eks. fra Australien, Østen og delvis Sydamerika, men de evropæiske Markeder ligger rent ud sagt daarligt, ja i visse Retninger er der absolut intet at tjene, snarere det modsatte, nemlig fra Østersøen og Sortehavet. I de forskellige Markeder sluttedes der bl. a. som følger:

Østen etc. Hvede fra Sydaustralien 32/9 U. K. eller Kontinentet pr. Januar, 30/6 pr. Februar; Ris fra Birma 23/9 O. C. pr. Januar—Februar. Saigon/Havre eller Dunkerque 24/6. Fra Bombay 18/ Dødvægt én ud-søgt Havn, 18/6 to Havne, samme Position.

Sortehavet etc. Store Baade Nikolajeff eller Odessa 7/ London eller Rotterdam, 7/3 Emden eller Weseren, 7/6 Hamburg. Novorossisk/Vestitalien Fres. 8.50 (5.300). Oliekager Novorossisk eller Theodosia/Danmark 11/ én, 11/3 to, 11/6 tre Lossehavne (5.000) pr. 2den Halvdel Januar. Erts Poti/Garston 9/6 (5.000), Boulogne 9/9 (4.500), Rotterdam 5/6 (4.500 Tons Baad med 2.000—2.000 Tons daglig).

Middelhavet. Salt Iviza eller Torrevieja 12/ Færøerne (én Havn), meget prompt, 8/ à 8/3 Vestnorge Basis én Lossehavn (2.000—2.500). Esparto 12/ à 13/ fra Nordafrika til Firth of Forth. Erts 5/9 Carthage/Ayr. 5/6 Middlesbro. 4/3 à 4/6 Algier/Rotterdam, 5/9 Arzew/Middelsbro, alle med fri Despatch. Fra Bilbao 4/ à 4/1½ Cardiff, 4/3 Rotterdam, 4/6 Middelsbro.

Nordamerika. Korn Philadelphia eller Baltimore 1/11¼ Barry Dock (Januar, 21.000 Qrs.). Kul Norfolk/Montevideo 15/. Bomuld Brunswick/Bremen 28/9, prompt. Tommer fra Golfen 75/ U. K. eller Kontinentet én, 77/6 to Lossehavne, 97/6 to Havne Middelhavet. Timecharier U. S. og Vestindiefart 3/6 à 3/9 Dødvægt for st større Baade 3 à 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering nord for Kap Hatteras. Med Levering New York Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet betalles 4/ Dødvægt, prompt.

Sydamerika. Korn fra ikke ovenfor Rosario 12/ O. C. (ingen Reduktion), prompt, samme Rate fra San Lorenzo Grænsen, men 6 d. Reduktion for direkte Havn, prompt, 13/6 pr. c. 15.—25. Januar, 15/ à 15/6 pr. Februar. Fra Bahia Blanca 15/ for Havre U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn, prompt.

Østersøen. Reval nominel 10½ d. Hvedebasis

Rotterdam, 11¼ d. London. Fra Riga 10½ d. Havrebasis Antwerpen, 11 à 11¼ d. London, Fres. 27—28 D. B. Rouen. Fra Libau 8½ d. Rotterdam, 9 d. London eller Hull, 9¾ d. Antwerpen, 1/1½ Rouen, 22/6 D. B. Hull, 23/ London, Fres. 26—27 Antwerpen. Fra Windau er Raterne paa lignende Basis. Korn fra nordtysk Havn for mindre Baade Mk. 5 pr. 1.000 Kilos tungt Korn til Rotterdam, Mk. 5½ à 6 til Belgien, Mk. 1 mere for Havre. Sukker Stettin/Liverpool eller Greenock c. 5/9 for »handy« Storrelse Baade.

Kulfragterne. Fra Cardiff eller Newport 5/3 à 5/9 Libau, Fres. 6¼ St. Nazaire, 7½ Algier, 8½ Marseille, 7/ Carthage (1.300). 7/3 à 7/6 Genua, 8/6 Venedig eller Ancona, 7/ Port Said, 9/3 Colombo, 7/ à 7/6 Las Palmas eller Teneriffa, 7/9 St. Vincent (2.400), 13/ River Plate. Fra Humberen. Tynen eller Blyth 4/3 à 4/6 Königsberg, 5/ Libau, 5/6 Reval, 8/6 Oporto (1.100), 8/3 Odessa, 8/9 Novorossisk. Fra Firth of Forth 4/9 god dansk Havn (1.250). 5/6 à 5/9 Østnorge (800—1.200), 4/9 Kiel (2.000). 7/9 Nizza eller Cannes, 7/6 Genua, Savona eller Livorno.

(Skrevet den 30. December 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Øsinorge til England og Kontinentet ligger Fragtmarkedet mat og til dels stille i denne Fart, og Skibene lægger op efter endte Rejser. Danmark har enkelte Kornlaste til Norge og England, men Motorskibe foretrækkes; Østnorge har nogle faa Træ- og Islaster, men uden Interesse for forsejlende Skibe.

Returfragter Vest fra er der ligeledes Mangel paa, saa at det er vanskeligt at anbringe den fragtledige Tonnage til danske Havne, medens Østnorge udbyder enkelte Kul-laster; Kulfragterne noteres 7 à 8 £ pr. Keel.

Hele Fragtmarkedet er saaledes meget mat uden Udsigt til foreløbig Bedring.

Angaaende de mindre Skibe ligger al Befragning med det nuværende Frostvejr nærmest helt stille. Af de senere Befragtninger kan nævnes fra Nordtyskland 7. M. for Rug fra Stralsund, 11 à 12 M. for Havre fra Colberg, samt noteredes fra Rostock for Rug 6 M. Fra Kjøbenhavn sluttedes Sojakager til Middelfart 18 Øre. Hvede til Halmstad 16 Øre; fra ventende Dampere udbydes enkelte Hvedeomladninger, bl. a. til Trelleborg, Göteborg og Odense, men for hvilke det nu sikkert vil blive vanskeligt at faa Tonnage.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin bestod fem Elever den almindelige Styrmandseksamen. I 2den Afdeling bestod fem i Navigation, tre i Geografi og Vejrlære, to i Engelsk, tre i Soret og Handelsvidenskab.



Forlang altid vor

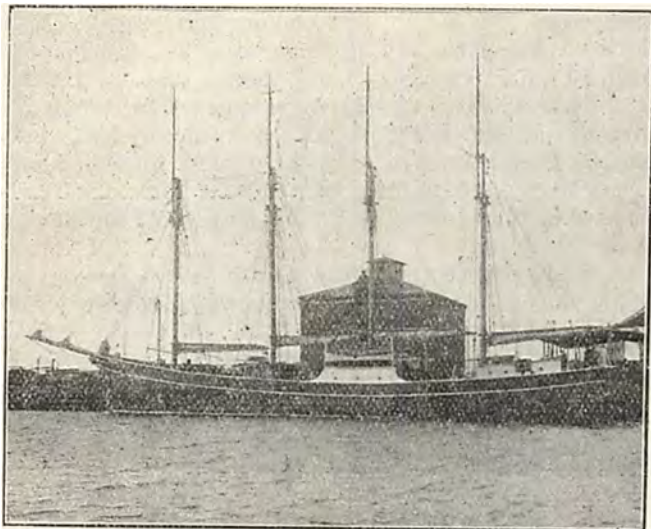
EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

— Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S

ODENSE.



M/S „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5-500 HK.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

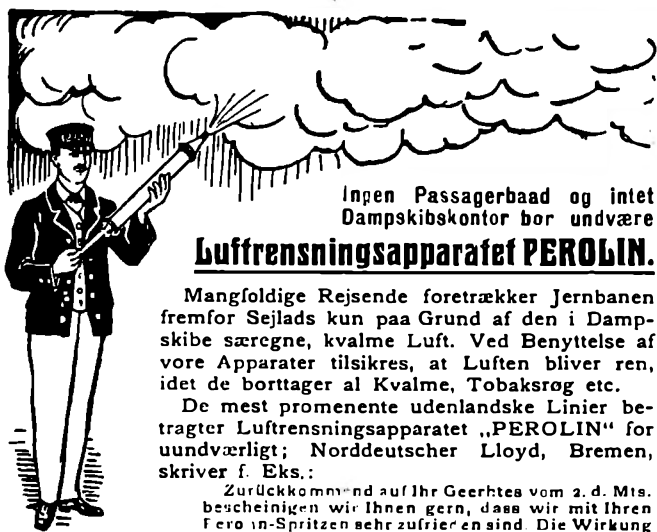
(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Endes gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.



Inpen Passagerbaad og intet
Dampskibskontor bør undvære

Luftrensningssapparatet PEROLIN.

Mangfoldige Rejsende foretrækker Jernbanen fremfor Sejlskibe kun paa Grund af den i Dampskibe særegne, kvalme Luft. Ved Benyttelse af vore Apparater tilsikres, at Luften bliver ren, idet de borttager al Kvalme, Tobaksrøg etc.

De mest prominente udenlandske Linier betragter Luftrensningssapparatet „PEROLIN“ for uundværligt; Norddeutscher Lloyd, Bremen, skriver f. Eks.:

Zurückkommend auf Ihr Geerthes vom 2. d. Mis. bescheinigen wir Ihnen gern, dass wir mit Ihren Feroin-Spritzen sehr zufrieden sind. Die Wirkung der Desinfektionsessenz haben wir als eine angenehme erfrischende und luftreinigende empfunden.

Hochachtungsvoll
Norddeutscher Lloyd, Abteilung Zwischendeckpassage,
gez. PLETTEBERG.

Eneforhandling for Danmark ved
BÖGGILD & JACOBSEN, Knabrostræde 30.

Telefon: Byen 3016 og Byen 3742.

Forlang uden Forblindende Apparatet demonstreret.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg auk. West Hartlepool 20./12. — Amalienborg ank. Leith 27./12. — Brattingborg ank. Genua 26./12. — Børglum pass. Gibraltar 27./12. — Dansborg pass. Hook of Holland 28./12. — Elsborg afg. Port Talbot 24./12. — Esrom ank. Marseilles 27./12. — Flynderborg ank. Riga 25./12. — Frederiksborg ank. Danzig 26./12. — Guldborg ank. Helsingborg 23./12. — Gurre ank. Huelva 24./12. — Hammerhus pass. Tarifa 25./12. — Harrildsborg ank. Lübeck 21./12. — Hundborg ank. Manchester 24./12. — Jelling ank. New York 26./12. — Jømsborg ank. Memel 28./12. — Jungs-hoved ank. Tyne 18./12. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 27./12. — Kallundborg ank. Helsingborg 20./12. — Kalø afg. Swansea 22./12. — Klampenborg ank. Malmö 27./12. — Kronborg pass. Norfolk 16./12. — Lejre afg. Santos 16./12. — Marselisborg pass. St. Vincent 26./12. — Næsborg afg. Roness 26./12. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 28./12. — Silkeborg ank. Königsberg 27./12. — Skanderborg ank. Riga 28./12. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 25./12. — Spigerborg afg. Torre Annunziata 24./12. — Stegelborg afg. Riga 28./12. — Stjerneborg ank. Grimsby 27./12. — Søborg afg. Tyne 20./12. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 29./12. — Ullsborg afg. Genua 24./12. — Uranienborg ank. Riga 20./12. — Vordingborg afg. Riga 25./12. — Ørkild afg. Rotterdam 28./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Hull 24./12. til Reval. — Johan Siem, Nielsen, ark. Rouen 28./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Newcastle 28./12. — Russ, Petersen, ank. Novorossisk 18./12. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Tunis 22./12. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Bututisland 27./12. til Aarhus. — Michail Ontehoukoff, Harboe, afg. Fiume 24./12. til London. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rotterdam 25./12. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 22./12. til Genua. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. Novorossisk 24./12. til Aalborg. — Newa, Dahl, afg. Pensacola 20./12. til Castellanaire.

Det asiatiske Kompagni. Bandon ank. Glasgow 19./12. udg. — Chumpon ank. Bangkok 30./12. udg. — Pagan ank. Bangkok 20./12. udg. — Silvecedar afg. Suez 22./12. udg. — Tranquebar afg. Sabang 24./12. udg. — Indien afg. Antwerpen 25./12. udg. — Siam afg. Antofagasta 15./12. udg. — Bintang afg. St. Thomas 25./12. udg. — Jutlandia pass. Gibraltar 28./12. udg. — Annam pass. Porim 25./12. udg. — Arabien pass. Dover 30./12. hjemg. — Selandia ank. London 25./12. hjemg. — Cathay afg. Port Said 26./12. hjemg. — Kina afg. Karatsu 30./12. hjemg. — Samui afg. London 30./12. hjemg. Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 26./12. udg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Kjøbenhavn 23./12. — Sara, Jensen, afg. Manchester 25./12. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 19./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Kotka 26./12. — Valborg, Hansen, ank. Immingham 27./12. — Sjælland, Svarrer, afg. Grangemouth 25./12. — Estrid, Hansen, ank. Oporto 25./12. — Agnete, Dani, ank. Immingham 29./12. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 23./12. — Herminia, Farup, ank. Rotterdam 29./12. — Alise, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 17./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Klagshamn 23./12. — Martha, Christensen, afg. Swansea 24./12. — Elna, Rathje, afg. Oran 26./12. — Therese, Pedersen, afg. Oran 24./12. — Harriet, Larsen, afg. Susse 19./12. — Dagny, Therkildsen, ank. Limhamn 24./12. — Simone, Møller, afg. Bougie 23./12. — Jeanne, Olsen, afg. Livorno 27./12. — Vera, Riso, ank. Aberdeen 30./12. — Daisy, Jørgensen, ank. Ystad 23./12. — Annino, Leth, afg. Rouen 28./12. — Kamma, Løfler, ank. Genua 22./12. — Betty, Lagesen, afg. Swansea 24./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Stettin 22./12. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Kjøbenhavn 31./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Kjøbenhavn 23./12. — Svend, Schmidt, afg. Kolding 29./12. — Urania, Clausen, afg. Grangemouth 30./12.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Brügge 27./12. — Europa, Friis, afg. Aarhus 30./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Rochepallice 29./12. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 23./12.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Galveston 12./12.

Nordøen. Nordland, Andersen, afg. Immingham 29./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. London 30./12. — Holand, Poulsen, ank. Granton 30./12. — England, Bennetsen, ank. Dunkerque 30./12.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Windau 22./12. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Aarhus 28./12. — Nordpol, Nielsen, ank. Granton 26./12.

Orion. Erik, Nielsen, ligger i Kiel. — Flindt, Hansen, afg. Ghent 25./12. — Fyen, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 28./12. p. R. L. Windau.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Aarhus 23./12. — London, Larsen, ank. Rotterdam 24./12. — Paris, Andersen, pass. Kjøbenhavn 29./12. for Rotterdam. — Bryssel, Kaas, pass. Las Palmas 29./12. for Marseilles.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 13./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Secondi 29./12. — Roma, v. Thun, ank. Riga 27./12.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Goole 27./12. — Generalkonsul Elissejeff pass. Kjøbenhavn 28./12.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Burntisland 20./12. — Gulfaxe, Hemmingsen, afg. Libau 30./12. til London. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 28./12. — Riufaxe, Weichardt, ank. Stettin 26./12.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Riga 24./12. — Anna Mærsk afg. Glasgow 24./12. — Chassie Mærsk ank. Blyth 30./12. — Eleonora Mærsk ank. Newcastle 30./12. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 27./12. — Laura Mærsk aff. New Orleans 24./12. — Lexa Mærsk ank. Newport Mon 27./12. — Peter Mærsk afg. Methil 27./12. — Sally Mærsk ank. Oran 28./12.

Ers. Emanuel, Svane, ank. Odense 27./12. — Erindring, Nielsen, ank. Blyth 22./12. — Kejserinde Dagmar, Carlsen, afg. Kjøbenhavn 18./12. — Enigheden, Jensen, ank. Memel 22./12.

Sejlskibe.

Ers. Amalie, Andersen, ank. Odense 20./12. — Activ, Rasmussen, ank. Libau 22./12. — Christine Jensen, Raahauge, ank. Swinemünde 22./12. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Methil 22./12. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Aracaju (Bræcil) 22./12. — Gloria, Kristensen, ank. Kjøge 22./12. — Herkules, Bager, afg. Kjøbenhavn 21./12. — Elsa, Boye, ank. Aarhus 24./12. — Hamlet, Rasmussen, ank. Treport 24./12. — Sofia, Lauritsen, ank. Arendal 27./12. — Marthing, Friis, ank. La Roche (Bernard) 26./12. — Astræa, Svane, ank. Laguna di Terminos 27./12. — Caroline, Christensen, ank. Cadiz 26./12. — Poseiden, Rasmussen, ank. Libau 26./12. — Hercules, Bager, ank. Nørresundby 25./12. — J. Koføed, Andersen, pass. Dover 24./12. vestg. — Vigelandt, Jacobsen, ank. Newport 27./12. — Gjertrud, Christensen, ank. Libau 28./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Januar 1914. — Sø- og Handelsretsdomme. — Skandinavien—Amerikaliniens ny Skib »Frederik VIII«. — Carbidlasters Indvirkning paa Kompasset. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Sofarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
 fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
 Faas hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Dieselmotor-Slæbebaade til Salg (Isbrydere).
 Bygget 1909, Staal: 16 x 4,60 x 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.
 Bygget 1913, Staal: 18 x 4,36 x 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.
JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,
 særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Trærumme til at anbringe hvor som helst paa Dækker med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Løveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra **Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Decbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116 ¹ / ₂ - 117	116 ¹ / ₂	116 ³ / ₄
Danmark	97 ¹ / ₄	97	97 ¹ / ₂
Norden	105 ¹ / ₄	105	105 ¹ / ₂
Gorm			
Carl		105	107
Dannebrog	124 ¹ / ₂ - 125 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂	124 ³ / ₄
Skjold	90 ³ / ₄ - 91	90 ³ / ₄	91 ¹ / ₄
Urania	25 ¹ / ₂	25 ¹ / ₂	26
Neptun	114 - 113 ¹ / ₄	113	113 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	117 - 116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₂
Heimdal	122 - 121 ³ / ₄	121 ³ / ₄	122
Østasiatisk	127 ¹ / ₂ - 126 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm		112 ¹ / ₄	113 ¹ / ₄
Torm			
Inga			
Cimbris			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	77 - ¹ / ₂	77 ¹ / ₂	77 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiatisk Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % nops. Stats.	82 ³ / ₄	82 ¹ / ₂	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — 2. Serie.	93	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% — — 1. — —		94	96
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6. —	88 ¹ / ₂	89
4% — — 7. — —		90	90 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3. —	84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	9. —	80	80 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		142	143 ¹ / ₂
Privatbank		107	107 ¹ / ₄
Landmandsbank		140	142
Handelsbank		144	145
Grundøjerbank			11 ³ / ₄ , 12
Burm. & Wain	88 - ¹ / ₂	88	88 ¹ / ₂
Helsingers Jærnsk.			117 ¹ / ₂ , 119
Sukkertabr.	235 ¹ / ₄ - 234 ³ / ₄	234 ³ / ₄	235
Bryggeri Aktier	255 - ¹ / ₂	255	255 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 31. December 1913

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.25	18.20
Paris	72.10	
Amsterdam	150.55	
Wien	75.60	

Notering paa Berlins Børs d. 29 December 1913.

Russiske Noter	215.10
4% Russiske Consols	87.50
3 ¹ / ₂ % — — Boden Kredit	83.75
5% Mexikanske 1899	86.40
5% Rumænske Stats	99.30
4% — — 1890	94.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 228.000, „Danmark“ 36.000, „Norden“ 52.000, „Carl“ 20.000, „Dannebrog“ 172.000, „Skjold“ 8.000, „Urania“ 4.000, „Dampskib. af 1896“ 24.000, „Heimdal“ 32.000, „Neptun“ 8.000, „Dansk-russisk“ 32.000, „Østasiatisk“ 48.000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Det private Skoleskib

„Georg Stage“

udsendes paa Togl i de første Dage af April 1914.
Sunde, kraftige Dreng, som i April 1914 er fyldt 14 Aar og ikke over 18 Aar, antages for at uddannes til Koffardimarinen. 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 (1—2) **Nørrevoldgade 16, 4. Sal**, Kjøbenhavn K, erholdes nærmere Oplysninger og Ansøgningsblanket. Denne maa tilbørlig udfyldt indsendes inden den 20. Februar 1914.

I disse Dage udkommer:

Evropæisk Havnelods.

Redigeret af Hans Gade.

Med Kort over og Oplysninger om alle Evropas vigtigste Havne. Kortene for Danmarks Vedkommende autoriseret af *Det kgl. Søkort-Arkiv*.

Pris eleg. indb. 18 Kr.

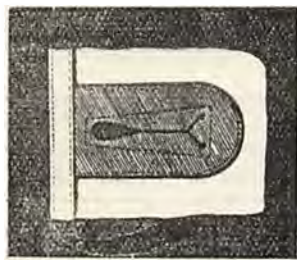
Faas gennem alle Boglader og fra Hovedkommissionen:

Miloske Boghandels Forlag,
Odense.

Skibe tilsalg.

Ny Liste udkommen. Tilsendes portofrit paa Forlangende.

Charles Hvilsom,
Kjøbenhavn.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæs overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier**, Kastrup (Amager).

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havn.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Mæskinværksted, 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. Holmøns Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 8 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Kristianegade 1.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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: Holberggade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse: Copenaura

Telefon Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmøns Kanal 24.

Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10756.

Telegram Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

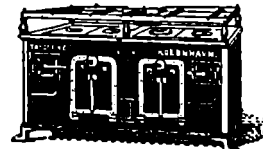
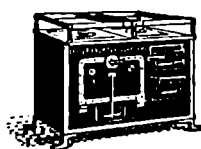
Dampskibssagenter.

Etableret 1856.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Eksviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brønnds Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.



Forlang altid
Otto Mönsted A/S
OMA
PlanteMargarine

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensens, 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.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Job. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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 lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutak r & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.
UTZON & STEGMANN.
Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Hecksher & Søns Eftf.
Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmægler.
Agenter for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havarienter. —
Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentlin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,
EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havarienter.
RANDERS.
Telegr.-Adresse: „Broker“.
Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

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

Oscar Rolf,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

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.
Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen
af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.
Telefon 885.
Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, til givet 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.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditør,
Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius.*

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkriksenør.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindslev, Vestergade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: *Skibsarbejde.*

HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.

Skibsmægler og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kuravinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remise fra
Løsepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

LANDMANDSBANKEN

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

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

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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 udtører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Vatersøen. Kontorpersonalet og Baaedens 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, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Kattesundet 12. København B.
Telef. Central 3556.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspl. :: 76
Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbauken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang

overalt



Mejeriet Pasteur

Odense,
Danmark.

Kunsthypotek Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statubanedriftens
Safarusaafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattele. n. Nora 2393.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

et 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. Petittlinie 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. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

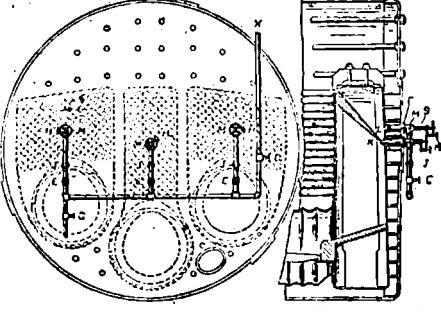
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Januar 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kædlen. Nønsø Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kædlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kædlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-20.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3063 — 3078

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.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Moz.

Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

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



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bankers 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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tuct og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningdugge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

Cornelius Knudsen's
Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroludbydemaaler.
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, 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“.

RATIN

Uskadellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Bøtergade 2. Kbh. K Tel. 3662

**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

Assuranceforeningen „SKULD“*Christiania*

overtager — efter Mønstret 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 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. Helm. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefonen 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.**MAYNARD & FISHWICKS**

Dampskibsagentur.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**Motorfløjter ♦ Dampfløjter****Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.**

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.**Skibshypothekbanken**

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

H. STEENSENS**Bjorch-Jensen & Co.**

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

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjærbocks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaebyggeri

Aalborg

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

Fraissinets 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 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“.

Randers Rebslaaeri

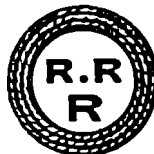
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

**Motorspil,**

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at bringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1893; 117' 5" x 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 A k med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dw. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob, Survey 6/1913. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.**„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 nævnte Foreningers Lokaler og hos Blankensfelders Eftf.,
Mr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Ved Aarsskiftet.

Lad del blive sagt straks, at for Skibsfartens Vedkommende vil Aaret 1913 ligesom sin Forgænger blive mindet som et gyldent Aar. — Vel blev de sidste Maaneder en ret bitter Skuffelse for Rederne, idet Raterne fra omkring September overalt var i bestandig og rask Dalen, saaledes at Markederne hele Verden over ved Aarets Udgang kom til at ligge paa et mere eller mindre utilfredsstillende Niveau, men taget som Helhed maa Aaret dog betragtes som endog særlig fint, og det skulde slet ikke undre os, om der var enkelte Rederier, hvis Regnskaber vil udvise større Driftsoverskud for 1913 end for det hæderkronede og berømte 1912, idet nemlig adskillige Rederier i Foraaret og Sommeren 1913 sikrede særdeles lønnende Beskæftigelse for deres Skibe paa længere Sigt, enten i Form af Kontrakter eller Timecharter. En væsentlig Hjælp til Opnaaelsen af gode Aarsresultater maa endvidere søges i den betydelig mindre Rentebyrde, som næsten alle Rederier har haft, ja hos en Del er Renteudgiften bleven forvandlet til en Renteindtægt. Paa den anden Side gaar Omkostningerne til Skibenes Drift stadig i Vejret, i første Række Hyrer og Arbejdsomkostninger ved Land, ligeledes Proviant og alle Dæk- og Maskinfornødenheder. Hvad Kulpriserne angaar, da holdt de sig hele Aaret temmelig stabilt paa et ret højt Niveau, idet der i det næbne Marked gennemgaaende betalles 14/ å 15/ pr. Ton for bedste Østkyst Bunkerul, et Par Shillings mere fra Wales, proportionelt mindre for de ringere Kvaliteter. Selvfølgelig spiller det en stor Rolle for Dampskibsdrift hvad Kullene koster, og antagelig vil Kulkontoen gennemgaaende være lidt mindre i 1913 end Aaret i Forvejen, da Priserne under den langvarige Kulstrejke i 1912 skruedes stærkt op. Det forløbne Aar har selvfølgelig ikke været frit for Strejker, men dog ingen af tilnærmelsesvis saa alvorlig Art som Kulstrejken i 1912. Blandt de Steder, hvor der var Strejker, som afficerede Skibsfarten, skal vi blot nævne en Del Havne i La Plata Distriktet, Huelva, Barcelona, Le Havre, Riga, Garston, samt enkelte af de britiske Kulafskibningshavne, men i sidstnævnte var de kun af kort Varighed. Endelig skal vi minde om Kulstrejken i de sydafrikanske Gruber, som særlig har virket generende for de Skibe, som skulde i Ballast fra Sydamerika til Østen eller Australien, da de gerne anløber en sydafrikansk Plads for Bunkerul. Ser vi lidt paa de vigtigste Arbejdsfelter for Trampdamperne og særlig med Hensigt paa dansk Tonnage, da maa vi i første Række rette Blikket paa Nord-Østersøfarten, som gennemgaaende maa siges at have givet god Fortjeneste, selv om det ikke kan nægtes, at Korneksporten skuffede i en betydelig Grad, navnlig i Efteraarsmaanederne. En meget stor Del af Høsten blev nemlig tilbageholdt i Rusland, saa at Afskibningerne saavel fra Østersøpladserne som fra Sortehavet ikke blev store, hvilket kunde iværksættes derved, at den russiske Regering gav meget store Laan (op til 70—80 pCt.) paa de i Indlandet ophobede store Lagre, for at Høsten ikke skulde sendes ud for enhver Pris. Dette maatte ret naturligt paavirke Fragterne, og de trykkes yderligere af den usædvanlig store Mængde Tonnage, som bragte Kul til Rusland; thi grundet paa Kulmangel i selve Landet, tilstodes der todfri Indførsel af udenlandske Kul, og der fandt i 1913 en ganske enorm Import Sted. Alene for St. Petersborgs og Kronstadts Vedkommende er Merimporten af udenlandske Kul, sammenlignet med 1912 og 1911, henholdsvis c. 560,000 og 911,000 Tons, og saa kommer de øvrige Pladser som Reval, Riga, Libau, Odessa, Nikolajeff etc., der ogsaa alle har meget store Importer at opvise. Denne mægtige Kulhandel var selvfølgelig en god Støtte for Rederne i udgaende Retning, men den virkede skadelig hjemgaaende. Desuden blev Ekspeditionerne paa Lossepladserne gennemgaaende daarligere, og særlig i Kronstadt og Riga led Skibene til Tider

lange Ophold. Til Kronstadt betaltes fra Østkysten omkring 5/9 ved Sæsonens Begyndelse, i August kom de ned paa c. 4/9 og sluttede i 5/9 å 6/. Gennemsnitsraten bliver c. 5/6 mod c. 6/ i 1912 og c. 4/3 i 1911. Eksporten af Træ saavel fra Rusland som fra Finland og Sverig var meget betydelig, navnlig af Props og Pulpwood. For Middelhavets Vedkommende er der intet særligt bemærkelsesværdigt at anføre udover at minde om Balkankrigens Afslutning, som just kom paa et Tidspunkt, da Sortehavet begyndte at røre paa sig, og en Del græsk Tonnage, som havde været bundet, atter kom paa Markedet og bidrog en Overgang til at trykke Raterne. Iøvrigt har der været en livlig Import af Kul til Grækenland efter Krigens Ophør. Hvad de oversøiske Markeder angaar, da interesserer disse jo ikke direkte de danske Skibe i nogen overvejende Grad, endskønt der mellem Aar og Dag færdes en Række Skibe under dansk Flag paa de store Verdenshave, særlig i Fart paa Nordamerika, og her fandt ogsaa adskillige af dem særdeles lønnende Beskæftigelse, hovedsagelig paa Timecharter. Fra La Plata fandt der en meget betydelig Eksport Sted af Hvede, Majs etc., ja Eksporten var ikke stort ringere end i 1912, men Befragterne havde langt lettere ved at faa Tonnage, og de sidste 5 å 6 Maaneder af 1913 var egentlig utilfredsstillende for Rederne. Til Tider laa Eksportforholdene saa daarligt, at Tonnage, som havde lossset i Sydamerika, sendtes i Ballast til Australien, Østen eller U. S. — Sidstnævnte Marked skuffede ogsaa betydeligt fra August og hele Aaret ud, idet Eksporten af Majs, Bomuld og flere andre Masseartikler var en hel Del mindre end Aaret i Forvejen, og Ballasttonnagen fra Sydamerika havde en deprimerende Indflydelse paa Raterne. Hertil kommer endvidere, at de regelmæssige Rutebaade optræder som skarpere og skarpere Konkurrenter til Trampdamperne, eftersom de førstnævnte stadig strækker deres Fangarme længere ud ved at drage baade Trælast, Korn, Fosfat etc. ind under deres Omraade, hvilket naturligvis formindsker Chancerne for de sidstnævnte. Yderligere skabte den amerikanske Toldreform, som vedtoges i Oktober, ikke saa lidt Usikkerhed og Tilbageholdenhed i Foretagsomheden, hvilket i Særdeleshed gav sig Udslag i, at Begæret for Timechartertonnage for amerikansk Regning tog kendeligt af, og det Antal Dampere, som var beskæftiget i denne Fart i Efteraarsmaanederne, var langt under det sædvanlige. I det østlige Marked er der ikke hendet noget særlig bemærkelsesværdigt ud over, at der heller ikke i 1913 fandt nogen Eksport Sted af Sukker fra Java, medens Eksporten af Soyabønner fra Sibirien var noget mindre end Aaret forud, men fra Birma og Indien blev der gjort en jævn stor Forretning. Ogsaa i Østen spiller Rutebaadernes tiltagende Indgriben en meget stor Rolle, og Konkurrencen af japansk Tonnage bliver ogsaa mere og mere følelig. Der er i 1913 blevet bygget ganske enormt, og Tonnageforøgelsen vilde antagelig være blevet endnu større, hvis ikke Arbejdsvanskeligheder havde grebet forstyrrende ind, ligeledes den Omstændighed, at en Masse Værfter slet ikke kunde paatage sig flere Nybygninger, enten paa Grund af store Reparationer eller paa Grund af Bygningen af Krigsskibe, hvoraf der ogsaa er sat en Mængde i Vandet. Alene i U. K. anslaaes der at være blevet bygget ny Koffarditonnage maalende 2,200,000 Tons, hvilket slaar enhver Rekord, og det maa erindres, at der ogsaa udenfor U. K. er bygget efter lignende Maalestok. Heldigvis for Trampskibsfarten er langt den overvejende Del af Nybygningerne Rutebaade, Tankskibe etc. Til Danmark er der kun bygget ganske enkelte Trampdamperne, hvilket kun er glædeligt, thi Priserne i 1913 var meget høje, og der skal gode Fragter til, for at de dyre Skibe kan forrente sig. Vi vil nu beskæftige os ganske kort med de enkelte Markeder i sædvanlig Rækkefølge.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 8. Januar 1914.

Den internationale Søfarts-Konference i London. I Følge »Times« er den af ovennævnte Konferencens Sektioner, der beskæftiger sig med Redningsmidler, blevet enig om en Indstilling, som vil blive tilstillet den samlede Konference i Begyndelsen af Januar. Principet om »Baade for alle« er blevet antaget med den Betingelse, som er blevet stillet af de britiske Delegerede, at hvor den Plads, der er til Raadighed til Anbringelse af Davider, fuldt ud er benyttet, kan der anvendes Ponton-Flaader for 25 pCt. af de Ombordværende, og Redningsbaade af en anerkendt Type for Resten. Disse Baades Typer og Maal er fastsat i Detaljer, og mellem dem maa der findes et begrænset Antal Motorbaade.

Ponton-Flaadernes Type skal opfylde visse Betingelser. Der skal kunne vendes op og ned paa dem, og de skal være forsynet med en Ræling af Træ, Sejldug eller et andet passende Materiale. Deres Dimensioner skal være saadanne, at de kan magtes ved Hjælp af mekaniske Apparater, saaledes at de om fornødent kan kastes over Bord fra Skibssiden.

De britiske Delegerede foreslog ogsaa en Type af store Baade, som var helt overdækkede, saaledes at Passagererne kunde opholde sig under Dækket, men Sektionen fandt dette Forslag noget for yderliggaaende og gik ikke ind paa det.

Med Hensyn til Brandfare, har Sektionen bestemt at anbefale Konferencen, dog med visse Undtagelser, at forbyde Passagerskibe at føre Ladning, som i Følge sin Natur eller Stuvningsmaade medfører Farer for Skibet eller dets Passagerer.

Endvidere anbefaler den, at alle Lande udsteder lovmæssige Fortegnelser, der beskriver saadant farligt Gods og fastsætter Regler for den nødvendige Forsigtighed, som skal iagttages ved dets Indpakning og Stuvning, og paahylder iagttagelsen af saadanne Forsigtighedsregler. Det foreslaas tillige at etablere et Kontrolsystem hermed, saaledes at Overtrædelsen hurtigt kan opdages.

Med Hensyn til Slukning af Ild bør der have kraftige Damp- eller andre Sprøjter. Sektionen anbefaler, at der skal findes tre saadanne paa Skibe af 4,000 Tons Størrelse, og to paa mindre Skibe, som kan benyttes samtidig. Anordninger for Vandforsyningen vil blive paabull, og der vil blive tænkt paa Ladningens Tilgængelighed og paa Forsyning af Sikkerhedslamper og Røghjælme, samt paa regelmæssige Sprøjteprøver.

Med Hensyn til Baadenes Bemanning skal de Medlemmer af Besætningen, som er blevet trænet i at sætte Redningsbaade ud, fire dem af, og i at bemane og ro dem og har vist sig dygtige dertil, betragtes som duelige Baadsmænd. Det foreslaas, at de Folk, som har opnaaet disse Kvalifikationer, skal forsynes med et Certifikat af deres respektive Lande, uden at det dog siges, paa hvilken Maade man skal bestemme deres Duelighedsgrad.

Der fastsættes en Skala for hver Baad eller Flaade, som føres. Hvor det Antal Personer, som skal føres, er under 61, forlanges der tre duelige Baadsmænd, under 86 fire, under 111 fem, under 161 seks, under 211 syv og derefter en Mand mere for hver 50 Personer derover.

Da Sektionen naaede til Spørgsmaalet om Skibenes almindelige Bemanning, kunde der ikke opnaas Enighed, og nogle af de Delegerede var af den Mening, at dette Spørgsmaal laa udenfor Konferencens Kompetence. Under disse Omstændigheder vedtog man kun en almindelig Bestemmelse om, at alle søgaaende Passagerskibe skulde, med Hensyn til Sikkerhed for Menneskeliv, have en tilstrækkelig og duelig Besætning.

Den samlede Konferencens første Møde i det ny Aar vil finde Sted den 8. Januar. De forskellige Sektioner har praktisk talt endt deres Forhandlinger og kan nu aflægge Beretninger til Konferencen. Det ventes, at et eller to Møder af den samlede Konference vil være tilstrækkeligt til Afslutning af dennes Arbejder.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler: Udveksling af Brevtelegrammer. Som bekendt har der fra 1. September f. A. kunnet udveksles Brevtelegrammer imellem Danmark og Kristiania, Bergen og Trondhjem. Fra Norge til Danmark kan Brevtelegrammer adresseres til Kjøbenhavn og Fredericia.

Fra den 1. Januar d. A. kan der endvidere udveksles Brevtelegrammer imellem Danmark og Sverig, foreløbig fra danske Stationer til de svenske Byer Stockholm, Göteborg, Malmø og Sundsvall og fra svenske Stationer til Kjøbenhavn og Fredericia.

Telegrammerne kan indleveres imellem 7 Eftm. og 12 Nat til Viderebefordring pr. Telegraf i Nattens Løb. Brevtelegrammerne viderebefordres i Adresselandet med den først udgaaende Post, saafremt Adressaten ikke har truffet anden Aftale med Adressestationen om at faa dem udsendt f. Eks. pr. Telefon.

Taksten er 2 Øre pr. Ord og mindst 80 Øre pr. Telegram.

Telegrafstationerne meddeler nærmere Underretning.

Sø- og Handelsretten. Under 30. December f. A. har Kongen stadfæstet de paa efternævnte faldne Valg som Medlemmer af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, nemlig Grosserer Aage Høffding, Direktør H. de Fine Olivarius, Grosserer Chr. Erichsen, Veksellerer T. S. Trier, Isenkræmmer C. F. L. Galle, Grosserer H. P. C. E. Brandt, Konsul, Grosserer H. Adolph, Urtekræmmer H. A. Cordius Hansen, som handelskyndige Medlemmer for fem Aar, Grosserer C. A. J. Holbek som handelskyndigt Medlem paa et Aar, Kommandør P. C. Bræstrup, Direktør V. C. W. Th. Hein, Kommandør C. F. Mægaard, fhv. Skibsfører, Grosserer V. Larsen, fhv. Skibsfører Marcus G. von Schmidten, fhv. Skibsfører J. C. V. Schou, som søkyndige Medlemmer paa fire Aar, Kontorist E. A. J. Brenneke, Kommiss A. F. Christophersen, Matros Christopher Hansen og Bedstemand H. A. V. Flindt, som særlige Medlemmer paa to Aar, de to førstnævnte som tilhørende det underordnede Handelspersonale, de to sidstnævnte som tilhørende Skibes Mandskab.

Dødsfald. Frederikshavn, den 2. Januar. Kaptajn, Skibsreder Otto I. Berg er i Aftes afgaaet ved Døden, 85 Aar gammel. Den afdøde, der var Ridder af Dannebrog, har i mange Aar været Medlem af Byraadet, Direktør i Frederikshavns Bank og Medlem af Direktionen for Jydsk Telefon-Aktieselskab.

Hasle, den 2. Januar. Kaptajn Gunnarssen paa Damperen »Sjofna« af Tvedestrand, der ligger i Hasle Havn, er i Dag funden død i sin Køje. Dødsarsagen var et Hjerteslag. Kaptajnen var hjemmehørende i Arendal.

Bodø, den 2. Januar. Købmand J. C. Koch, Bodø, er i Formiddag afgaaet ved Døden, 82 Aar gammel. Den Afdøde var i en Aarrække dansk Vicekonsul.

Den norske Amerikalinie. Et halvt Aar er forløbet, siden denne Linie begyndte sin Virksomhed med sit første Skib »Kristianiafjord«. Først midt i September kom »Bergensfjord« i Fart, skriver »Norges Handels- og Søfartstidende«, »Kristianiafjord« har i det forløbne Tidsrum gjort fem Rundrejser mellem Norge og New York, og »Bergensfjord«, siden den begyndte, to Rundrejser og er nu ankommet til New York paa sin tredje Tur.

De to Skibe har paa disse Rejser besørgt følgende Trafik: Vestover har de tilsammen ført 3,856 Passagerer

og 10,352 Tons Last, Østover 4,476 Passagerer og 19,405 Tons Last, og frem og tilbage 8,332 Passagerer og 29,757 Tons Last.

Antedaterede Konnossementer. Foranlediget ved et indtruffet Tilfælde har det norske Generalkonsulat i St. Petersborg henstillet til Udenrigsdepartementet at gøre Skibsførere, som trafikerer russiske Havne, bekendt med, at det kan være farligt at ankomme med antedaterede Konnossementer, og at Skibsførerne i denne Henseende bør være forsigtige, idet der i al Fald risikeres, at Skibsførerne vil blive tilbageholdt, i det mindste indtil Undersøgelse. Vidneførsel m. m. er blevet oplagt. (»Norg. Hand. og Sjøft.«)

Den internationale Søretskonference i Kjøbenhavn. Fra Ordføreren for de britiske Deltagere paa Søretskonferencen i Kjøbenhavn Maj 1913 R. B. D. Acland har Formanden for den danske Føreløbet for international Soret, Retsformand Koch, modtaget en Skrivelse, hvori det udtales, at de britiske Delegerede har ønsket, at der skulde være et blivende Minde om deres Besøg i Dronning Alexandras Fødeby og om deres Taknemlighed for den Venlighed, som her vist dem. Skrivelsen var ledsaget af et stort, smukt Sølvbæger med følgende Indskrift:

Reginae Alexandrae popularibus, Britannorum hospitibus benevolentissimis poculum argenteum, animigrati pignus, dono dederunt Britanni juris gentium studiosi. A. S. MDCCCXIII.

Det hedder sig, at Pokalen vil blive skænket til Raadhuset.

Synkende Damper. New-York, den 5. Januar. En Damper har fra et Punkt Syd for Nantucket ved traadløst Telegram meddelt, at den er i Færd med at synke. Den spanske Damper »Manuel Calvo«, der opholder sig ved det synkende Skib, har forsøgt at sætte sine Redningsbaade ud, men disse kæntruede eller drev bort, saaledes at Damperen nu ikke kan yde nogen Hjælp.

I Følge et fra Hamburg—Amerika-Liniens Damper »Bavaria« modtaget traadløst Telegram hedder den i Havsnød værende Damper »Oklahoma«. Af dens Besætning er antagelig 24 Mand druknet, medens 8 er reddet. Skønt flere andre Skibe var illet til Hjælp, havde dog kun »Bavaria« været i Stand til at yde Hjælp. De reddede er Kaptajnen paa »Oklahoma«, Günter, samt flere Officerer og Matroser. Efter hvad »Bavaria« meddelede, er »Oklahoma« ikke sunket, men driver omkring, delvis overskyldt af Vandet. (Ritz. Bur.)

Stranding. London, den 25. December. Til »Reuters Bureau« telegraferes fra St. Thomas: Det danske Havundersøgelsesskib »Margrethe«, der havde anstillet Undersøgelser i de vestindiske Farvande, er strandet paa Ane-gada Rev Nord for Jomfruøerne og er Vrag. Mandskabet reddedes, men alle Optegnelser er gaet tabt.

Skibsfarten gennem Dardanellerne. Konstantinopel, den 1. Januar. Officielt meddeles, at der er givet Tilladelse til, at Handelsskibe ogsaa ved Nattetid maa sejle gennem Dardanellerne, men da samtlige Søminer endnu ikke er bleven fjernede, tilraades det endnu ved Nattetid at undgaa Indsejlingen. (Ritz. Bur.)

Fra Dampskibsselskabet Thore har vi modtaget Fartplan for 1914 mellem Kjøbenhavn, Færøerne og Island via Skotland og Norge, hvoraf det ses, at der er planlagt 22 Rejser i hver Retning i Løbet af Aaret 1914, saaledes at Besejlingen i Maanederne Juli,

August, September og Oktober sker med tre Skibe og i de øvrige Maanedere med to Skibe.

Død dansk Sømand. I Følge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er der paa Stranden ved Rowe i Nærheden af Stolp den 10. f. M. fundet Liget af en Mandsperson, der efter forskellige paa Liget forefundne Genstande formodes at være en dansk Sømand.

Liget beskrives saaledes: Størrelse 1,70 Meter, skæg-løs, og iført et blaat Sæt Tøj, blaa Overfrakke, stribet Overskjorte, graa Trikot Underbenklæder og Under-skjorte, korte graa Strømper og sorte Søstøvler.

Paa Liget forefandttes bl. a. følgende Genstande: En Vielsesring, hvori et indgraveret: W. Lundi d. 11. 2. 1901, en Seddel med Paaskrift »Sk. »Anna«, her«.

Personer, der maatte kunne give Oplysning om Vedkommendes Identitet, bedes henvende sig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, hvor de ovennævnte paa Liget forefundne Genstande beror.

Statsunderstøttelse til den norske Dampskibsfart. I sidste Statsraad er der i Følge »Norg. Hand. og Sjøft.« besluttet fremsat kgl. Proposition om Understøttelse af den private Dampskibsfart i næste Termin med et samlet Beløb af 2,430,000 Kr.

Bjergel dansk Dampskib. Bizerta, den 5. Januar. Det danske Dampskib »Michail Ontchoukoff«, tilhørende Det dansk-russiske Dampskibsselskab, der var paa Rejse fra Fiume, er blevet indslæbt hertil af den britiske Damper »Trevilee«, som havde truffet »Michail Ontchoukoff« drivende for Stormen efter at have mistet sin Skrue. (Ritz. Bur.)

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 5. Januar.

Danske Farvande.

Isfri.

Tyske Farvande.

Pillau. Søen: Isfri. Havnen: Løs Sjø- og Kvadderis. Neufuhrwasser. Søen og Wechsel: Isfri.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Løbene til Sundsvall: Drivis: Sundsvallsfjorden: Tynd Fastis. Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Hudiksvall. Søen: Isfri. Løbene til Hudiksvall: Svær Fastis, lukket for Sejlskibe.

Gesle. Løbene til Gesle: Svær Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder: til Skutskär: Løs Sjø- og Kvadderis, kun mulig for kraftige Dampere.

Varberg. Isfri.

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

Isforholdene ved Island. Telegram fra Isafjord den 3. Januar til Meteorologisk Institut:

Ismasser udenfor Vestfjordene norden for Dyrafjord. Isafjords Havn blokeret.

Senere Telegram: Isafjord atter isfri.

Paasejlet Bro. Horsens, den 6. Januar. Hamburgdamperen »Rita« løb i Morges i Sneykning paa Hjarnø Bro. Broen beskadigedes saa betydeligt, at den foreløbig er ubrugelig. Skibet fortsatte Rejsen til Horsens og Hamburg. Efter »Rita«s Tilbagekomst til Aarhus vil der blive holdt Søforhør. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 72/1913, afsagt den 12. September 1913. Vognmand J. P. Jensen mod Speditionsfirmaet Emil Stephensen's Efterfølger.

I November 1912 ankom den tyske Lægter »Hertha« til Tuborg Havn med en Ladning paa 350 Tons ildfaste Sten. Lægterens Besætning udgjorde foruden Kaptajnen kun to Mand, og det var derfor i Certeparatiet bestemt, at Ladningen skulde lages frit ud af Skibet, dog under Medhjælp af Lægterens Mandskab. Losningen skulde ske paa tre Dage, ellers skulde der betales 100 Mk. pr. Overliggedag. Til at udføre Losningen, altsaa ogsaa den ellers Skibet paahvilende Del, engagerede det indstævnte Speditionsfirma Emil Stephensen's Efterfølger. Citanten, Vognmand J. P. Jensen uden at træffe nogen Aftale om Prisen. Citantens Folk fik Losningen tilendebragt paa tre Dage, dog saaledes at der den sidste Dag maatte arbejdes med en større Styrke og saaledes, at der arbejdedes nogle Timer udenfor den normale Arbejdstid. Efter Losningens Fuldførelse beregnede Citanten sig for Skibets Del af Arbejdet Kr. 1.20 pr. Ton med Tillæg af 19 Kr. i Folkeforsikring, men med Fradrag af Kr. 37.50, hvortil han anslog Værdien af den af Skibsmandskabet ydede Bistand.

De Indstævnte, der fandt den af Citanten fordrede Betaling, Kr. 401.50, for høj, og som paaheraable sig Udtalelser fra Lægterens Førers Side om, at Arbejderne havde arbejdet langsomt og til Dels været fulde, betalte kun et Beløb af 200 Kr. Restbeløbet, Kr. 201.50, med Renter og Sagens Omkostninger, søger Citanten sig under nærværende Sag tilkendt hos de Indstævnte, der paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Citanten har nægtet, at de af ham anlagne Arbejdere har arbejdet daarligt eller været berusede. Han har hævdet, at det var en vanskelig Losning, og at hans Udgifter var saa store, at han saa godt som ingen Fortjeneste har haft. Ved stedsfunden Vidneførsel er det vel ikke nu saa lang Tid efter lykkedes at skaffe nøjagtig Oplysning om Arbejdsstyrken m. m., men der er intet fremkommelt, der viser, at der ikke er arbejdet med tilstrækkelig Energi, og der er oplyst følgende, som maa gøre de Klager, der er fremsat fra Lægterens Førers Side, ret ligegyldige:

Det er en fast Regel her i Havnen, at der betales hver af de Arbejdere, der er beskæftiget med Losning af denne Art, 17½ Øre pr. Ton af de Sten, i hvis Losning han deltager. Lægteren var ret stor og uden Dampspil eller lignende Hjælpe midler. Stenene maatte losses ved at langes fra Haand til Haand fra Bunden af Rummet op paa Dækket og i Land. Paa Grund af Lægterens forholdsvis betydelige Størrelse krævedes der om Bord et ret betydeligt Antal Mand i hvert Hold; navnlig den sidste Dag arbejdedes der med flere (som det synes tre) Hold, og Lægterens Besætnings Hjælp blev derfor af forholdsvis forsvindende Betydning. Arbejdet udover Arbejdstiden maatte betales som Overarbejde.

Idet den Betaling, Citanten afkræver Indstævnte, er beregnet paa Basis af en vis Pris pr. Ton, maa det, som ovenfor antydtes, blive uden synderlig Betydning for Sagen, om der af den enkelte Arbejder er arbejdet mere eller mindre hurtigt, og om der af den Grund har maattet tilkaldes flere eller færre Hold Arbejdere. Naar henses navnlig til de foreliggende Vidneforklaringer om Lægterens Størrelse og det Antal Mand (à 17½ Øre pr. Ton) der derfor maatte arbejde i hvert Hold, og til den Omstændighed, at det ved den gældende Lovgivning er paalagt Arbejdsgiveren at forsikre sine Arbejdere, kan det af Citanten forlangte Beløb langtfra anses for ubilligt, og hans Paastand vil derfor i det hele være at tage til Følge, dog at der kun vil kunne tilkendes ham Renter med 5 pCt. pro anno fra Stævningens Dato.

Sagens Omkostninger vil de Indstævnte have at betale Citanten med 60 Kr.

Dom i S. S. Nr. 74/1913, afsagt den 3. September 1913. Overretssagfører Damm, Aktor mod de Tiltalte: 1) Skibsfører B. C. J. og 2) Styrmand F. V. P.

Under nærværende Sag tiltales Skibsfører B. C. J. for Overtrædelse af Sølovens § 293 og Styrmand F. V. P. for Overtrædelse af Sølovens § 306.

Ingen af dem er tidligere straffet.

Sagens Oplysninger er efter de Tiltaltes egen Erkendelse og det iøvrigt oplyste følgende:

Det i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskib »Daisy«, der tilhører Dampskibsselskabet Heimdal, var i April Maaned d. A. paa Rejse fra England til Sundsvall med en Ladning, bestaaende af 1.721 Tons Kul. Tiltalte J. var Skibets Fører, tiltalte P. 2den Styrmand. Efter at Skibet om Natten og Formiddagen den 18. April havde ligget opankret paa Kjøbenhavns Red, passerede det den følgende Nat Hammeren, hvorfra Kaptajnen selv satte Kursen NO. t. O. $\frac{3}{4}$ O. paa Lysbøjen Syd for Sødra Odde paa Øland. 2den Styrmand overtog Vagten den 19. April Kl. 8 Formiddag, og Kl. 9.20 havdes Utklipporna tværs i $6\frac{1}{2}$ Sømil Afstand. Kaptajnen var paa Broen dels Kl. 11, dels Kl. $11\frac{1}{2}$ Formiddag, og ved sidstnævnte Klokkeslet fik han Øje paa Fyret paa Sødra Odde i NO. $\frac{1}{2}$ N. i en gisset Afstand af 12 Sømil. Da Kaptajnen mente at være af Strømmen forsat noget mod Syd, havde han Kl. 11 ændret Kursen til NO. t. O. $\frac{1}{4}$ O., og Kl. $11\frac{1}{2}$ ændrede han den af samme Grund yderligere til NO. $\frac{3}{4}$ O. Efter at have foretaget denne sidste Kursforandring gik Kaptajnen ned i Bestiklukafet, hvor han uafbrudt opholdt sig indtil Kl. 1.12 Eftermiddag, da Skibet grundstødte to Sømil OSO. for Sødra Oddes Fyr. I Mellemtiden — fra $11\frac{1}{2}$ til Kl. 1.12 — var paa Broen, hvor 2den Styrmand havde Vagten til Kl. 1, da han afløstes af 1ste Styrmand Henriksen, følgende passeret:

Kl. 12 pejlede 2den Styrmand Sødra Oddes Fyr i NO. $\frac{1}{4}$ N. i en gisset Afstand af 7 Sømil, og 20 Minutter senere fik han om Bagbord Øje paa »Kvaspricken«, en Bøje, Syd for Fyret, imellem dette og Lysbøjen, og han mente nu at være kommen for nær Land, hvorfor han uden Konference med Kaptajnen ændrede Kursen til NO. t. O. $\frac{1}{2}$ O. og kort efter, da han passerede Kvaspricken, yderligere til ONO. Sidstnævnte Kurs holdt han til Kl. 1, da man var tværs af Sødra Odde i en Afstand, som han antog for at være tre Sømil. 1ste Styrmand kom da paa Broen for at overtage Vagten. Inden 2den Styrmand gik ned, varskoede han gennem Talerøret til Kaptajnen, at man var tværs af Fyret i tre Sømil Afstand, og fik til Svar af Kaptajnen opgivet ny Kurs: NNO. $\frac{3}{4}$ O. 1ste Styrmand holdt derefter denne Kurs, men Kl. 1.12 stødte Skibet haardt paa Grunden og blev staaende fast. Efter at en Del — c. 400 Tons — af Ladningen var kastet over Bord, lykkedes det den paafølgende Dag c. Kl. 8 Eftermiddag med Assistance af to Bjergningsdamperne at faa Skibet af Grunden, hvorefter dette for egen Damp men med Assistance af den ene Bjergningsdamper naaede ind til Kalmar.

Skibet, der maaler 721 Netto Reg.-Tons og er assureret for 280.000 Kr., led ved Grundstødningen Skade, der angives at have beløbet sig til c. 83.000 Kr. Bjergelønnen har andraget 48.000 Kr.

Ansvarlet for Grundstødningen findes efter alt foreliggende i første Række at maatte lægges paa Kaptajnen.

Dennes Forklaring gaar nærmere ud paa, at han, da han Kl. $11\frac{1}{2}$ kom ned i Bestiklukafet, lagde sig iført Klæderne paa sin Køje. Han havde været oppe det meste af de tre sidste Nætter og havde stærk Hovedpine, men sov ikke. Han modtog Kl. 1 gennem Talerøret 2den Styrmands Meddelelse om, at Skibet var tværs af Fyret, men han paastaar ikke at have hørt, at Afstanden var tre Sømil, idet han har tilføjet, at havde han vidst dette, vilde han have været klar over, at de var Landet for nær, og vilde da ikke have givet Ordren NNO. $\frac{3}{4}$ O., ligesom han i samme Fald øjeblikkelig vilde være gaaet

op paa Broen. Han har imidlertid erkendt ikke at have spurgt om Distancen. Han har videre forklaret, at han Kl. 1 stod ud af Køjen og gav sig til at maale Distancen fra Sødra Odde til næste paakommenle Sted og vilde netop have været op paa Broen, da han mærkede, at Skibet stødte.

Som den der faktisk ledede Skibets Navigering, maatte det paa hvile Kaptajnen til enhver Tid at sørge for at have fuldstændig og paalidelig Oplysning om Bøjer, Koste og alt andet som var af Betydning for sikker og forsvarlig Sejlads. Han mente at man ved 12 $\frac{1}{2}$ Tiden kunde vente at passere Lyshøjen, som Kursen var sat paa. Han har imidlertid ikke blot ikke selv været paa Broen ved den Tid for at se efter Bøjen, men han har end ikke forhørt hos Styrmanden, om denne havde observeret Bøjen. Selv om man endvidere gaar ud fra Rigtigheden af Kaptajnens Forklaring, hvorefter han ikke har hørt 2den Styrmand udtale, at man var tre Somil af Fyret — 1ste Styrmand paastaar forøvrigt at have hørt 2den Styrmand give denne Meddelelse —, maa det dog behøjdes Kaptajnen, at han har givet den ny Kurs uden forinden at have været paa Broen og ved Selvsyn overbevist sig om Skibets Plads, ja endog uden ved Spørgsmaal til Styrmanden at have faaet bekræftet den Antagelse om Fyrets Afstand, fra hvilken han selv vil være gaaet ud.

Hertil kommer, at hans egne Observationer Kl. 11 og Kl. 11 $\frac{1}{2}$, da Skibet viste sig at være forsat, yderligere burde have opfordret ham til at udvise Forsigtighed ved Forbisejlingen af den ikke ufarlige Kyststrækning.

For sit heromhandlede Forhold vil Kaptajn J. ikke kunne undgaa Ansvar efter Sølovens § 293.

Hvad angaar Styrmand P.'s Forhold, finder Retten, at det maa tilregnes ham som en Fejl, at han ikke varskoede Kaptajnen, da han ved at faa Øje paa Kvastpricken blev klar over, at de var kommen for nær Landet, og at han ikke overlod til Kaptajnen at bestemme, hvad der skulde foretages, men i dettes Sted selv gav sig til at rette paa Kursen. Han har endvidere handlet urigtigt ved ikke at oplyse Kaptajnen om disse Kursændringer, som kunde være af Betydning for Kaptajnen ved Bestemmelsen af den ny Kurs, og som han i hvert Fald Kl. 1 havde haft god Lejlighed til at give Kaptajnen Underretning om. Han vil herefter ikke kunne undgaa Ansvar efter Sølovens § 306.

Som Følge af det anførte vil de Tiltalte, som forøvrigt begge er godt anbefalet af deres Rederi, være at anse efter Omstændighederne med Statskassen tilfaldende Bøder, der for Kaptajn J.'s Vedkommende findes at kunne bestemmes til 200 Kr. og for Styrmand P.' Vedkommende til 50 Kr. De vil derhos have in solidum at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, 40 Kr., medens de hver for sit Vedkommende udreder Salærerne til de for dem beskikkede Defensorer, 30 Kr. til hver.

Sagførelsen har været lovlig.

Verdens Handelsflaader.

Efter en fornylig udgivet Statistik af Bureau Veritas fordelte Verdens Handelsflaader sig ved Begyndelsen af September Maaned f. A. paa følgende Maade:

Sejlskibe*).

	1913—14		1912—13	
	Antal	Reg.-T.	Antal	Reg.-T.
Amerikanske	2.993	1.214.974	3.090	1.252.190
Engelske	4.945	935.467	5.124	1.026.262

*) Skibe paa 50 Tons Netto og derover.

Norske	861	600,714	1,007	636,248
Russiske	3,412	559,914	3,185	534,953
Franske	877	434,289	1,115	460,253
Tyske	1.041	426,919	1,000	432,168
Italienske	934	279,366	1,129	333,461
Tyrkiske	985	208,751	978	208,577
Japanske	1,308	167,119	1,344	168,431
Svenske	1,117	162,289	1,135	163,214
Græske	808	142,585	807	141,586
Danske	615	78,514	686	87,249
Brasilianske	303	67,791	289	61,414
Argentinske	175	52,277	192	63,649
Hollandske	419	48,069	618	70,530
Chilenske	82	47,954	84	50,188
Portugisiske	252	42,413	251	42,223
Peruvianske	58	31,390	57	29,222
Spanske	249	30,897	305	45,995
Uruguayanske	56	24,632	53	22,786
Belgiske	16	11,639	14	7,181
Østerrigske	127	11,538	118	10,662
Kubanske	113	11,095	115	12,311
Meksikanske	47	8,512	46	8,290
Montenegrinske	22	4,873	20	4,507
Nicaraguanske	6	4,029	6	4,029
Rumænske	22	3,567	—	—

Dampskibe*).

	1913—14		1912—13	
	Antal	Reg.-T.	Antal	Reg.-T.
Engelske	6,594	18,863,652	6,558	18,514,944
Tyske	1,510	4,665,491	1,412	4,160,927
Amerikanske	1,103	2,261,663	993	2,033,100
Norske	1,266	1,824,762	1,199	1,649,789
Franske	692	1,739,255	642	1,627,812
Japanske	803	1,507,145	708	1,308,446
Italienske	537	1,270,521	473	1,119,386
Hollandske	451	1,249,340	422	1,085,005
Østerrigske	345	986,592	319	877,030
Svenske	940	951,757	852	870,751
Russiske	622	889,302	613	865,038
Spanske	438	824,364	412	739,753
Danske	470	700,456	465	681,388
Græske	342	686,054	318	649,749
Belgiske	132	311,379	113	249,404
Brasilianske	257	284,023	244	264,439
Argentinske	147	156,533	143	150,065
Tyrkiske	96	113,201	122	149,530
Kinesiske	66	102,137	59	85,538
Chilenske	66	93,906	71	103,694
Portugisiske	61	83,170	56	78,828
Kubanske	41	55,508	40	56,446
Uruguayanske	30	42,309	31	44,772
Meksikanske	30	35,692	30	35,401
Rumænske	22	47,272	16	31,981
Peruvianske	12	31,560	11	31,089
Siamesiske	12	13,066	12	13,066

*) Skibe paa 100 Tons Netto og derover.

I Følge denne Fortegnelse har Montenegro og Nicaragua ingen Dampskibe og Siam og Kina ingen Sejlskibe, eller i det mindste ingen søgaaende Sejlskibe.

Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1912 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 eller Søskader, over hvilke der i 1912 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 187, deraf 87 Sejlskibe og 100 Dampskibe. Antallet af Søulykker eller Søskader over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring var 45: deraf 26 Sejlskibe og 19 Dampskibe. Der er i 1912 indtruffet 121 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande: deraf 46 svenske, 12 norske, 41 tyske, 9 engelske, 6 russiske, 4 hollandske, 1 fransk, 1 belgisk og 1 italiensk.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1912 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommen 60, ved at falde over Bord 15 og ved andre Ulykkestilfælde 9; ialt 84. Heraf skriver de 41 Tilfælde sig fra Sejlskibe og de 43 fra Dampskibe. Af de Omkomne var 77 Personer Søfolk. Alle de over Bord faldne skriver sig fra Sejlskibe, deraf 3 fra Sprydet. Med de i 1912 bortblevne Skibe — 1 Dampskib og 1 Sejlskib — er der ialt gaaet 42 Menneskeliv tabt mod 38 i 1911 og 38 i 1910.

For danske Skibe fordelte Forlisene i 1912 sig saaledes:

Sejlskibe.

Stranding, Grundstødning m. m. 14, Forladt synkefærdig 5, Kollision 7, Ildsvaade og Eksplosion 1, bortbleven 1; ialt 28, heraf 3 paa over 200 Tons, mod 5 i 1911 og 4 i 1910.

Dampskibe.

Stranding, Grundstødning m. m. 1, forladt synkefærdig 2, bortblevet 1; ialt 4 (fem Dampskibe med Træladning har haft betydeligt Tab af Dæksladning).

De 28 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1912 repræsenterede tilsammen 2.361 Brutto Reg.-Tons; 20 medførte Ladning, og Værdien af Skibene udgjorde Kr. 331.737, af hvilken Assuranceen dækkede Kr. 253.538. Besætningen udgjorde 132 og Passagererne 2 Personer, af hvilke 15 omkom.

De 4 danske Dampskibe, der er gaaet tabt, repræsenterede tilsammen 5.858 Brutto Reg.-Tons; de medførte alle Ladning. Skibenes Værdi udgjorde Kr. 1.003.000, hvoraf Assuranceen dækkede Kr. 910.000. Besætningen udgjorde 77 og Passagererne 7 Personer, af hvilke 42 omkom. Værditabet ved Dampskibenes Forlis har været betydelig større end i 1911 og 1910, nemlig Kr. 1.003.000 (4 Skibe) mod Kr. 470.000 (5 Skibe) og Kr. 883.250 (9 Skibe).

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf i 1912 for danske Skibe 38 (24.516 Brutto Reg.-Tons) for fremmede Skibe 101 (51.394 Brutto Reg.-Tons). Her ved omkom ialt 7 Personer.

I Følge den statistiske Oversigt har disse Strandinger og Grundstødninger været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) 5, Jyllands Nordvestkyst (Skaagen indbefattet) 11, Jyllands Østkyst 19, Limfjorden 10, Læsø 6, Anholt 5, Fyns Nordkyst (med Samsø) 2, Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø) 6, Fyns Østkyst (med Langeland) 6, Sjællands Nordkyst (med Hesselø) 10, Sjællands Vestkyst (med Sprogø) 13, Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet) 8, Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst 11, Møens Østkyst 0, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 3, Amager 6, Saltholm 4, Middelgrund 2, Øresundskysten (til Kjøbenhavns Frihavn) 6, Bornholms Vestkyst 1, Bornholms Østkyst 5.

I Femaaret 1908—1912 har følgende Strandinger og Forlis fundet Sted paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande: I 1908 167 med Tab af 6 Menneskeliv, 1909 180 med Tab af 20 Menneskeliv, 1910 133 med Tab af 13 Men-

neskeliv, 1911 129 med Tab af 3 Menneskeliv, 1912 139 med Tab af 7 Menneskeliv.

I 1912 har 1 Dampskib og 3 Sejlskibe med Sædladninger haft Ilavari med uklare Pumper. For Dampskibenes Vedkommende er der indtruffet 1 Tilfælde af Ildsvaade, formentlig ved Selvautændelse i Kulladning, samt 3 Tilfælde ved Uforsigtighed med Tændstikker eller med tændt Lys. For Sejlskibenes Vedkommende er der indtruffet 1 Tilfælde af Eksplosion af et Petroleumssapparat. Af Kollisioner indtraf ialt 109.

Danske Søretters Domme eller Kendelser over Søulykker overgaaet danske Skibe er afgivet i 19 Tilfælde. Da Antallet af de ved Søretter undersøgte Søulykker for danske Skibe er 187, har altsaa kun c. 10 pCt. af disse givet Anledning til sørettslige Kendelser. Fremmede Søretters Kendelser om Søulykker overgaaet danske Skibe er afgivet ved engelske, tyske og norske Søretter i 8 Tilfælde.

Bekendtgørelse

om

en Overenskomst med Sverig angaaende ligelydende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vrag signaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vragfyrskib eller anden Afmærkning af Vrag.

Den 14. November d. A. er der mellem Danmark og Sverig sluttet følgende Overenskomst, der træder i Kraft den 1. Maj 1914:

Bestemmelser vedrørende Afmærkning af sunket Skib eller sunken Vragdel.

Naar sunket Skib eller sunken Vragdel frembyder Hindring eller Fare for Skibsfarten, skal Pladsen for saadan Hindring, der nedonstaaende benævnes Vrag, afmærkes ved Udlægning af et Vragfyrskib, der enten kan være et Fyrskib eller et andet Fartøj, udstyret som Vragfyrskib, en Vraglystønde, en Vragvager eller en Vragprik.

Et Vragfyrskib skal føre om Dagen 3 grønmaalede Balloner, højste under en mindst 6 m over Vandfladen horisontalt hængende Raan, den ene Ballon under den Raanok, der er nærmest Vraget, og de to Balloner vertikalt med 2 m Mellemrum under den anden Raanok, og om Natten 3 paa samme Maade anbragte Lanterner, der viser fast grønt Lys, men ingen Ankerlanterner.

Paa et Vragfyrskib skal der i Taae og under usigtbare Omstændigheder (saavel ved Dag som ved Nat) afgives Taaesignaler, der skal bestaa af Ringning med Klokke af omtrent 10 Sekunders Varighed med Mellemrum af højst 2 Minutter. Naar Vragfyrskibet er forankret i Retninger mellem N. og E. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskilte, 2-Slag. Naar Vragfyrskibet er forankret i Retninger mellem S. og W. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskilte, 1-Slag.

Naar et Vrag er afmærket med et Vragfyrskib, og der fra dette observeres, at et Skib styrer en saadan Kurs, at Paaesjling af Vraget kan befrygtes, skal der fra Vragfyrskibet saavidt mulig afgives et eller flere Varselskud med korte Mellemrum.

Skibssiderne paa et Vragfyrskib maa saavidt mulig ikke være rødmaalede.

En Vraglystønde skal være grønmalet og vise grønt Blink eller Lys med 1 eller 2 korte Blink.

En Vragvager skal være grønmalet og forsynet med en Stage med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vragprik skal være grønmalet og forsynet med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vraglystønde, som viser 2-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 2 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem N. og E. fra Vraget.

En Vraglystønde, som viser 1-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 1 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem S. og W. fra Vraget.

Ovennævnte Afmærkning (Vragfyrskib, Vraglystønde m. m.) maa ikke forankres i længere Afstand fra Vraget, end det er nogenlunde nødvendigt for Afmærkningens og Søfartens Sikkerhed.

Paa følgende Fyrskibe og Stationer skal der vises Signaler for saadanne Vrag Tilstedeværelse i Sundet, der skønnes at være farlige for den gennemgaaende Trafik:

Paa dansk Side: Stevns Fyr, Drogdens Fyrskib og Helsingør. Paa svensk Side: Falsterbofyr og Oskargrundets Fyrskibe samt Kullens Fyr.

Signalerne skal være følgende: 2 grønne Balloner eller 2 Lan-

(Fortsættes eller Efterretn. f. Søfart.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Astens S. og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1995. Bay of Bengal, Burma—Mergui Archipelago. Courts island—Rock south-westward of. Former Notice, No. 1521 of 1913. Position. At a distance of $5\frac{1}{2}$ miles, 240° (S. 59° W. Mag.), from the 1180-foot summit of Courts island. Lat. $11^{\circ} 55' 15''$ N., long. $97^{\circ} 53' 30''$ E. on chart No. 216a. Depth. Dries 6 feet at low water. Remarks. This rock has been named »Lunka rock«. Note. The note »Breakers reported (1913). Position approximately shown on the charts about one mile, eastward, from the above position, has been erased. Variation. 1° E. (Notice No. 1995 of 1913, dated 20th December).

Charts affected. No. 216a, Lord Loughborough island to Mergui. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. No. 70, Bay of Bengal. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 538.

No. 1997. China, North Coast. Chifu harbour—Wreck marked by buoy. (a) Wreck: Position. At a distance of 2 miles and $1\frac{1}{10}$ cables, 341° (N. 15° W. Mag.), from Tower hill lighthouse. Lat. $37^{\circ} 34' 58''$ N., long. $121^{\circ} 22' 40''$ E., on chart No. 1260. Description. Sunken wreck of the Japanese S. S. Nissin Maru, the funnel of which is above water. (b) Buoy: Position. On eastern side of wreck. Description. A green buoy marked »Wreck« in white. Variation. 4° W. (Notice No. 1997 of 1913, dated 20th December).

Chart affected. No. 1260, Ching tsu shan to Chifu bluff. Publication. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 465.

No. 2003. Red Sea, Eastern Shore. Jidda approach—Caution. Former Notice, No. 1593 of 1913. Position. Jidda, lat. $21^{\circ} 28' N.$, long. $39^{\circ} 11' E.$ Caution. The following cautionary note has been placed on chart No. 8c, and the existing note of the same purport, shown on this chart southward of Jidda, has been erased: »The off-lying reefs, coastline, and mountain ranges in the vicinity of Jidda, though themselves relatively correct, are by recent determinations all incorrect as regards both Latitude and Longitude. In order that the position obtained by astronomical observations may agree with the position obtained from the bearings of terrestrial objects, $1\frac{1}{4}'$ of Latitude; and $2'$ of Longitude must be subtracted from the Latitude and Longitude obtained astronomically.« (Notice No. 2003 of 1913, dated 22nd December).

Chart affected. No. 8c, Red Sea, sheet III. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 326.

No. 2006. Madagascar, West Coast. Barren islands—Shoals in vicinity. Position. Ronlonina reef, lat. $18^{\circ} 28\frac{1}{2}' S.$, long. $49^{\circ} 58' E.$ Details. Several shoals recently found to exist in the vicinity of the Barren islands. (Notice No. 2006 of 1913, dated 23rd December).

Charts affected. No. 2461, Nosi Vao to Purdy sand. No. 759a, Cape St. Andrew to Bevalo island. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. Publication. South Indian Ocean Pilot, 1911, pages 428, 450.

No. 2015. Borneo, North West Coast—Labuan Approach. Kuraman island light—Correction to former Notice. Former Notice, No. 1981 of 1913. Position. Lat. $5^{\circ} 13\frac{1}{2}' N.$, long. $115^{\circ} 07\frac{1}{2}' E.$ Correction. In paragraph »Position«, for »3 cables, 52° (N. 50° E. Mag.)«, read »3 cables, 232° (S. 50° W. Mag.)«, and for »islands« read »island«. (Notice No. 2015 of 1913, dated 23rd December).

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paateger sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arktiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Haa og Azorene Hav. »Efterretninger for Søfarende« udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*: naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Somil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

»Efterretninger for Søfarende« meddeles i følgende Rækkefølge:

- I. Østersøen.
 - Østersøen. Danmark (fra *Vejsnes-Nakke*, incl., til *Stevns Fyr*, excl.). Sverrig (fra *Falsterbøve* Fyrskib excl.). Finland. Rusland. Tyskland (indtil *Pøls-Huk* excl.).
- II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.
 - Sundet. Danmark (fra *Gülbjerg-Hoved*, incl., til *Stevns Fyr*, incl.). Sverrig (fra *Kullen*, incl., til *Falsterbøve* Fyrskib, incl.).
 - Smaalands-Farvandet. (Grænsen mod Østersøen er, ud for *Bagestrøm*, en Linie uden om Sandene, gennem *Bagestrøm-Tunden*, incl.; ud for *Grønland* en Linie uden om *Tolken*; ud for *Grådyb-Strand* en Linie fra *Flinthorne-Ber* til *Skjellig*. Grænsen mod *Store-Bælt* er en Linie fra *Korsø* Kirke over W.-Kysten af *Egholm*, *Agerø* og *Omo*, over SW-lige *Omo-Staalgrønd* til den E-lige *Pynt af Onse-Våg*.)
 - Store-Bælt. (Fra Limen »*Gulstav-Kappel Kirke*« til Limen »*Refsnæs—Fyens-Hoved*«.)
 - Farvandet Syd for Fyon. (Fra Limen »*Thorsø-Rev—Næs-Hoved* paa *Langeland*« til Limen »*Sjoldnæs—Horne-Næs*«.)
 - Lille-Bælt. Danmark (fra *Vejsnes-Nakke*, excl., til Limen »*Æbelø—Bjørnstenude*«). Tyskland (fra *Pøls-Huk*, incl.).
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.
 - Kattegat med *Odense-Fjord* og *Isøfjord*. Danmark. (Fra *Gülbjerg-Hoved*, excl., til *Skagen Fyr*, incl., se *Store-Bælt* og *Lille-Bælt*). Sverrig (fra *Kullen*, excl., til *Faternoster-Skär*, incl.).
 - Limfjorden (fra *Hals-Barre Fyr* til *Thyborøn*. Anduvningstonde).
 - Skagerrak. Danmark (fra *Skagen Fyr*, excl., til *Hanstholm Fyr*, excl.). Sverrig (fra *Paternoster-Skär*). Norge (til *Lindesnæs Fyr*, incl.).
- IV. N-lige Ishav og Nordseen.
 - N-lige Ishav og Nordseen. Grønland. Rusland (W. for $45^{\circ} E.$ Lgd.). Norge (til *Lindesnæs Fyr*, excl.). Danmark. Tyskland. Holland. Belgien. Frankrig (til *Calais*, incl.). England (fra *South Foreland Fyr*, incl.). Skotland (til *Dumcansly Head*, incl.). Ørken Øerne (fra *Brough Ness*, incl., til *N. Ronaldsay*, incl.). Fair Isle. Shetlands Øer (fra *Sumburgh Head*, incl., til *Muckle Flugga*, incl.).

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

Kanalen, W.-Kyst af England og Skotland, Irland. *Frankrig* (fra *Catalis*, excl. til *Le Four Fyr*, incl.), *De 4 Ouessant*, *Engelske Kanal* Øer. *England* (fra *South Foreland Fyr*, excl.), *Skotland* (til *Duncansby Head*, excl.), *Ørken Øerne* (fra *Brough Ness*, excl. til *N. Ronaldsay*, excl.), *Shetlands Øerne* (fra *Stenburgh Head*, excl.), *Irland*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlanterhavet, *Island*, *Færøerne*, *Frankrig* (fra *Le Four Fyr*, excl.), *Spanien* N.- og W.-Kyst. *Portugal*, *Spanien* S.-Kyst (til *Kap Trafalgar*, incl.), *Afrika* (fra *Kap Spatel*, incl. til *Kap Agulhas*, incl.) *Kap Verdes Øer*, *Canariske Øer*, *Azorene*, *Bermudus Øerne*, *Newfoundland* E.- og S.-Kyst (fra *Kap Spear Fyr*, incl. til *Galantry Head Fyr*, incl. kun medtagende vigtige Forandringen, som berører Forbisejlsadsen), *Sable Island*, *Cape Breton Island* SE.-Kyst (fra *Stewart Island Fyr*, incl. til *Green Island Fyr*, incl. kun medtagende vigtige Forandringen, som berører Forbisejlsadsen), *Nova Scotia* SE.-Kyst (fra *Canso Harbour Fyr*, incl. til *Kap Sable Fyr*, incl. kun medtagende vigtige Forandringen, som berører Forbisejlsadsen), *Føreneede Stater* ? *North-Amerika* (indtil *Kap Canso*, incl.).

VII. Mexikanske Havbugt, Karaiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Mexikanske Havbugt, *Karaiske Hav*, *Vestindien*. *North-Amerika* (fra *Kap Canso*, excl.), *Mellan-Amerika*, *Syd-Amerika* (til *Engelsk Gulgane*), *Bahama Øerne*, *Store Antiller*, *Små Antiller*.

Syd-Amerika. *Gulgane*, *Brazilien*, *Uruguay*, *Rio de la Platta*, *Argentina*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Middelhavet, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*, *Spanien* (fra *Kap Trafalgar*, excl.), *Balcariske Øer*, *Frankrig*, *Korsika*, *Sardinien*, *Italien* W.-Kyst (til *Kap Spartivento*), *Sicilien* og *Øerne* mellem *denne og Afrika*, *Italien* S.- og E.-Kyst, *Østerrig-Ungarn*, *Albanien*, *Grekeland*, *Kreta*, *Tyrkiet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*, *Lillensen*, *Syrien*, *Ægypten*, *Tripolis*, *Tyrnis*, *Alger*, *Morokko* (til *Kap Spatel*, excl.).

IX. Bekendtgørelser m. m.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for December 1913. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1. Danmark. Rødsand S. Lystønde drevet fra Station.

Lystønden *Rødsand S.* er drevet fra sin Station. Den vil snarest atter blive bragt paa Plads. 54° 32' (48") N. 11° 56' (23") E.

2. Danmark. Stevns S. Vrag uskadeliggjort.

Vraget af Tjalken *Meda*, der laa c. 1 1/4 Sm S. for *Stevns Fyr*, er uskadeliggjort, og Vraglystønden er inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 7 m. Vraglystønden: 55° 16' 13" N. 12° 27' 20" E.

(Kort Nr. 139, 156, 157, 160 og 210.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/50-72. København 1913.)

3. Sverrig. Ystad. Sommerke udlægges.

(Underrøtelse for søfarende“ Nr. 51/1342. Stockholm 1913.)
Ved Foraransudbegningen 1914 udsættes en Stage med Kryds paa en 5,3 m Grund ud for *Ystad*. 55° 24' 40" N. 13° 48' 28" E.
(Kort Nr. 160.)

Naar et Vrag er afmærket med et Vragfyrskip, og der fra dette observeres, at et Skib styrer en saadan Kurs, at Paasejling af Vraget kan befrægtes, skal der fra Vragfyrskipet saavidt muligt afgives et eller flere Varselskud med korte Mellemrum.

Skibsideerne paa et Vragfyrskip maa saavidt muligt ikke være rødmaalede.

En Vraglystønde skal være grønmalet og vise grønt Blink eller Llyn med 1 eller 2 korte Blink.

En Vragvager skal være grønmalet og forsynet med en Stage med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vragpryk skal være grønmalet og forsynet med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vraglystønde, som viser To-Blink, og en Vragvager eller Vragpryk med 2 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem N. og E. fra Vraget.

En Vraglystønde, som viser Et-Blink, og en Vragvager eller Vragpryk med 1 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem S. og W. fra Vraget.

Ovennævnte Afmærkning (Vragfyrskip, Vraglystønde m. m.) maa ikke forankres i længere Afstand fra Vraget, end det er uonngængelig nødvendigt for Afmærkningens og Søfarens Sikkerhed.

Paa følgende Fyrskibe og Stationer skal der vises Signaler for saadanne Vrags Tilstedeværelse i *Sundet*, der skønnes at være farlige for den gennemgaaende Trafik: Paa dansk Side: *Stevns Fyr*, *Drogden Fyrskip* og *Helsingør*. Paa svensk Side:

Falsterborev og *Oskersgrundet Fyrskip* samt *Kullen Fyr*.

Signalerne skal være følgende: 2 grønne Balloner eller 2 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder:

„Der findes Vrag i det nordlige Indløb til *Sundet* eller i *Sundet* Nord for *Middeldgrundens Forlels* Breddeparallel; iagttag Forsigtighed ved Navigeringen!“

3 grønne Balloner eller 3 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder:

„Der findes Vrag i *Sundet* Syd for *Middeldgrundens Forlels* Breddeparallel; iagttag Forsigtighed ved Navigeringen!“

Forholdsregler, der vil være at iagttagte ved Passage af et Vragfyrskip eller en anden Afmærkning af Vrag i danske og svenske Farvande:

Et Fartøj skal passere et Vragfyrskip paa den Side, paa hvilken der om Dagen vises 2 grønmaalede Balloner og om Natten vises 2 Lanterner med fast grønt Lys.

Det vil være nødvendigt at passere enhver Vragafmærkning med Forsigtighed og i tilbørlig Afstand, idet man dog som Hovedregel kan gaa ud fra, at man bør passere Nord eller Øst om et Vragfyrskip, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række To-Slag, men Syd eller Vest om et Vragfyrskip, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række Et-Slag, samt at man bør passere Nord eller Øst om en Vraglystønde, der viser To-Blink, og en Vragvager eller Vragpryk med 2 Flag, men Syd eller Vest om en Vraglystønde, der viser Et-Blink, og en Vragvager eller Vragpryk med 1 Flag.

Al Afmærkning af Vrag, der sker ved dansk Foranstaltning, vil fra 1ste Maj 1914 og al Afmærkning af Vrag, der sker ved svensk Foranstaltning (iflg. „U. f. sj.“ Nr. 52, 1913), vil efter 1ste April 1914 blive foretaget i Overensstemmelse med Overenskomsten og i Henhold til følgende Regler:

Vragafmærkningen vil altid blive forankret i Kvadrantterne NE. eller SW. fra Vraget og mellem Vraget og Hovedtrækkken. I laabent Farvand vil Afmærkningen blive forankret saa nær NE. eller SW. fra Vraget som muligt. I snævre Farvande forankres Afmærkningen saa nær Linién fra Vraget vinkelret paa Sejllobet som muligt, hvorfor det kan blive nødvendigt, at Afmærkningen trækkes til den ene eller den anden Side i Kvadranten efter Sejllobets Retning.

(Kort Nr. 139, 210, 211, 247, 248, 249 og 250. Danske Lods Side 20, 26, 27, 253, 276, 305, 311, 314 og 318. Fyr-Forl., Side II samt Nr. 256 og 261. Som-Forl., Side 4.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2457. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

57. Tyrkiet. Advarslers med Hensyn til Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 2028. London 1913.)

Mange af Fyrene ved *Dardanellerne* og ved *Smyrna* Bugt er endnu ikke tændte. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1117. København 1913.)

58. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Havnearbejder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/3468. Berlin 1913.)

Ved *Odessa* Havn er bygget en Mole lodret ud fra Kysten. Molen gaar 245 m i Retning 85° (misv. E. 3/4 N.). Dens Yderende, hvorfra der vises to grønne Flag eller to grønne Lanterner (den ene over den anden), ligger c. 2290 m 290 1/2° (misv. W. t. N.) fra *Vorontsov* Fyr. 46° 30' 12" N. 30° 43' 58" E. c. 96 m 70 1/2° (misv. E. t. N. 5/8 N.) derfra ligger Yderenden af Læmolen, som gaar fra Moleknæet E. for *Kasanski* Kirke c. 290 m i Retning 335° (misv. NW. t. N. 7/8 N.). Fra denne Yderende vises to røde Flag eller to røde Lanterner (den ene over den anden).

59. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Bjeglitzki Fyrskib. Taagesignal forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/3469. Berlin 1913.)

Bjeglitzki Fyrskib giver nu Taagesignal med Sirene, 2 Stød hver 1 m. 30 s., høj Tone 3 s., Pause 22 s., dyb Tone 4 s., Pause 1 m. 1 s., c. 47° 01' N. 38° 35' E.

60. Lilleasien. Smyrna. Fyrskibe udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/3467. Berlin 1913.)

I *Smyrna* Bugt udlægges i en nær Fremtid — uden nærmere Bekendtgørelse — i 12 m Vand ved Vrag i Nærheden af *Jeni Kale* (*Sandjak Kalevi*) 2 smaa, røde Fyrskibe, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Flammens Højde: 5 m. Begge Fyrskibe begrænser Løbet, som ind- og udgaende Skibe skal benytte. Fyrskibene: 38° 25' 18" N. 27° 02' 00" E. og 38° 25' 25" N. 27° 02' 02" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

61. Danmark og Sverrig. Bekendtgørelse om en Overenskomst med Sverrig angaaende ligegyldende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vragssignaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vragfyrskib eller anden Afmærkning af Vrag.

Den 14de November 1913 er der mellem *Danmark* og *Sverrig* sluttet følgende Overenskomst, der træder i Kraft den 1ste Maj 1914:

Bestemmelser vedrørende Afmærkning af sunket Skib eller sunken Vragdel.

Naar sunket Skib eller sunken Vragdel frembyder Hindring eller Fare for Skibsfarten, skal Pladsen for saadan Hindring, der nedenstaaende benævnes Vrag, afmærkes ved Udlægning af et Vragfyrskib, der enten kan være et Fyrskib eller et andet Fartøj, udstyret som Vragfyrskib, en Vraglystønde, en Vragvager eller en Vragpriik.

Et Vragfyrskib skal føre om *Dagen* 3 grønmalte Balloner, højste under en mindst 6 m over Vandfladen horisontalt hængende Raa, den ene Ballon under den Raanok, der er nærmest Vraget, og de to Balloner vertikalt med 2 m Mellemrum under den anden Raanok, og om *Natten* 3 paa samme Maade anbragte Lanterner, der viser fast grønt Lys, men ingen Ankerlanterner.

Paa et Vragfyrskib skal der i Taage og under usigtbare Omstændigheder (saavel ved Dag som ved Nat) afgives *Taagesignaler*, der skal bestaa af Ringning med Klokke af omtrent 10 Sekunders Varighed med Mellemrum af højst 2 Minutter. Naar Vragfyrskibet er forankret i Retningen mellem N. og E. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskilte, To-Slag. Naar Vragfyrskibet er forankret i Retninger mellem S. og W. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskilte, Et-Slag.

4. Sverrig. Åhus. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1341. Stockholm 1913.)

Ved Forarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) En rød Vager med en nedadvendt Kost udlægges paa 55° 54' 40" N. 14° 24' 35" E. Vest for en 4 m Grund. 2) En Stage med Kryds udsættes paa 55° 54' 27" N. 14° 21' 05" E. paa en 3 m Grund i det W.-lige Indløb til *Åhus*. 3) En Stage udsættes paa 55° 55' 00" N. 14° 20' 47" E. 4) En Stage udsættes paa 55° 55' 19" N. 14° 20' 35" E. (Kort Nr. 160 og 206.)

5. Sverrig. Blekingkusten. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1340. Stockholm 1913.)

Ved Forarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) *Klotet* Klokketønde ud for *Utlängan* faar som Topbetegnelse 2 opadvendte Koste i Stedet for 1 opadvendt Kost over 2 Balloner. 56° 00' 20" N. 15° 47' 40" E. 2) Den sorte Vager med Ballon paa 56° 08' 40" N. 15° 31' 17" E. ved *Löfgrundel*, N. for *Aspö*, inddrages. 3) Stagen med Kost paa 56° 08' 51" N. 15° 31' 17" E. ved *Tromtösten*, N. for *Aspö*, inddrages. 4) Stagen paa 56° 08' 59" N. 15° 31' 22" E. ved *Tromtösten* ombyttes med en sort Vager med Ballon. 5) *Storbådan* Stage med Kost paa 56° 07' 30" N. 14° 44' 25" E. ud for *Pukavik* faar 2 opadvendte Koste som Topbetegnelse. 6) *Håkenarefvet* S.-lige Stage med Kost paa 55° 59' 32" N. 14° 34' 22" E. ud for *Sövesborg* ombyttes med en rød Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost. (Kort Nr. 160 og 206.)

6. Sverrig. Gottland E.-Kyst. Slite. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1332. Stockholm 1913.)

Ved Forarsudlægningen 1914 udsættes en Stage med Kost paa 57° 41' 15" N. 18° 49' 30" E. ved *Skarvgrund*, S. for *Enholmen*. (Kort Nr. 205.)

7. Sverrig. Kopparstenarne. Fyrskib inddraget.

Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i *Stockholm* er *Kopparstenarne* Fyrskib inddraget for Vinteren. 58° 35' N. 19° 08 3/4' E.

8. Sverrig. Smålandskusten. Afmærkning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1336. Stockholm 1913.)

Ved Forarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) En sort Vager med hvidt Bælte og Ballon udlægges paa 58° 00' 29" N. 16° 55' 01" E. Nordost for Grunden *Skallen*, E. for *Vieskär*. 2) En Stage med Kost udsættes paa 57° 53' 06" N. 16° 38' 20" E. ved *Myrudden* Landgrund, E. for *Hultö*. 3) En Stage med Kost udsættes paa 57° 50' 19" N. 16° 47' 42" E., Syd for 3,6 m Grunden i *Ragö Djupet*. 4) Stagen paa 57° 50' 12" N. 16° 48' 50" E. ved *Harfådan* i *Knöl Djupet* inddrages. 5) En Stage med Kost udsættes paa 57° 50' 07" N. 16° 48' 44" E. Syd for 5,6 m Grunden i *Knöl Djupet*. 6) Den røde Vager med Ballon og opadvendt Kost ved *Bredgrund* faar en nedadvendt Kost over Ballonen og flyttes fra 57° 49' 30" N. 16° 50' 42" E. til 57° 49' 33" N. 16° 50' 44" E. 7) En Stage med Kost udsættes paa 57° 47' 50" N. 16° 49' 13" E., Vest for 4 m Grunden i *Knöl Djupet*. 8) Stagen med Kost paa 57° 44' 04" N. 16° 46' 32" E. ved *Södra Permaltsådan* N. for *Idö* inddrages. 9) Den sorte Vager med Ballon ved sidstnævnte Grund flyttes til 57° 44' 05" N. 16° 46' 38" E. 10) Stagen med Kost paa 57° 51' 00" N. 16° 33' 40" E. ved *Tjuhlomsgrundel* i *Gudängejärden* inddrages. 11) Stagen med Kost paa 57° 39' 36" N. 16° 36' 25" E. ved *Västra Förögrundel* i samme Fjord inddrages. 12) Den sorte pyramideformede Tønde paa 57° 30' 37" N. 16° 44' 37" E. i *Vinöfjärd* ombyttes med en sort Vager med Ballon. 13) Stagen paa 57° 29' 57" N. 16° 46' 18" E. Øst for *Ångö* inddrages. 14) Stagen paa 57° 28' 13" N. 16° 44' 40" E. Nord for *Soen* Fyr ombyttes med en sort Vager med Ballon. 15) Den sorte Vager med Ballon paa 57° 28' 07" N. 16° 44' 40" E. ombyttes med en Stage. (Kort Nr. 205.)

9. **Sverrig. Östergötland Skærgaard. Vägö og Emtö. Afmærkning forandres.**
 („Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 51/133^o. Stockholm 1913.)
 Ved Forarsudlægningen 1914 inddrages Stagen paa 58° 15' 48" N. 16° 54' 48" E. ved *Vägöudsletgrunden* og erstattes af en sort, fast Stæge. Stagen paa 58° 15' 06" N. 16° 53' 54" E. inddrages.
10. **Sverrig. Östergötland Skærgaard. Aspö Fjärd. Arko. Afmærkning forandres.**
 („Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 51/133^o. Stockholm 1913.)
 Ved Forarsudlægningen 1914 ombyttes den røde, pyramideformede Tønde paa 58° 25' 26" N. 16° 56' 20" E. med en rød Væger med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon.
11. **Sverrig. Svenska Björn Fyrskib. Afmærkning forandres.**
 („Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 52/137^o. Stockholm 1913.)
 Ved Forarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer i Afmærkningen ved Fyrskibet *Svenska Björn*:
 1) Den sorte Væger med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 59° 38' 25" N. 19° 43' 45" E. flyttes til c. 59° 40' 00" N. 19° 50' 00" E. 2) En sort Væger med hvidt Bælte og 2 Balloner udlægges paa c. 59° 35' 45" N. 19° 53' 45" E. 3) Den sorte Væger med en Ballon paa 59° 34' 40" N. 19° 49' 45" E. forsynes med et hvidt Bælte og flyttes til c. 59° 34' 20" N. 19° 50' 00" E.
 (Kort Nr. 205.)
 (Se „Efterretninger for Søfarande“ Nr. 51/211^o. København 1913.)
12. **Sverrig. Övegrund Skærgaard. Övegrund SE. Afmærkning forandres.**
 („Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 52/137^o. Stockholm 1913.)
 Ved Forarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer ved *Röhamsgrunden*:
 1) En Væger med Kryds og en rød og sort Ballon udlægges paa 60° 20' 17" N. 18° 28' 12" E. 2) Den sorte Væger med 1 Ballon paa 60° 20' 15" N. 18° 28' 17" E. inddrages. 3) En Stæge udsættes paa 60° 20' 14" N. 18° 28' 22" E. 4) Stagen paa 60° 19' 53" N. 18° 29' 00" E. flyttes til 60° 19' 55" N. 18° 28' 57" E. 5) En Stæge med Kost udsættes paa 60° 20' 00" N. 18° 28' 31" E. 6) En Stæge med Kost udsættes paa 60° 20' 01" N. 18° 28' 20" E. 7) En Stæge med Kost udsættes paa 60° 20' 04" N. 18° 28' 16" E. 8) En Stæge med Kost udsættes paa 60° 20' 08" N. 18° 28' 12" E. 9) En Stæge med Kost udsættes paa 60° 20' 11" N. 18° 28' 10" E. 10) En Stæge udsættes paa 60° 20' 10" N. 18° 28' 08" E. 11) En Stæge udsættes paa 60° 19' 56" N. 18° 28' 32" E.
13. **Sverrig. Gävle. Karskär. Afmærkning forandres.**
 („Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 52/136^o. Stockholm 1913.)
 Ved Forarsudlægningen 1914 ombyttes Duc d'Alben paa 60° 41' 12" N. 17° 16' 36" E. uden for *Karskär* med en Stæge.
14. **Sverrig. Bottniske Bugt. Ursviken. Somærke udlægges.**
 („Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 52/136^o. Stockholm 1913.)
 Ved Forarsudlægningen 1914 udsættes en Stæge paa 64° 36' 50" N. 21° 28' 10" E. ved *Bureågrunden*.
15. **Sverrig. Bottniske Bugt. Fjüksö, Luleå NE. og Germanö. Afmærkning forandres.**
 („Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 52/136^o. Stockholm 1913.)
 Ved Forarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer i Afmærkningen omkring *Luleå*:
 1) En Stæge udsættes paa 65° 40' 12" N. 22° 34' 10" E. ved *Fjüksökallar*. 2) Stagen med Kryds paa *Borussigrunden* ud for *Germanö* inddrages. 3) En sort Væger med 2 Balloner udlægges paa 65° 21' 10" N. 22° 16' 15" E. Øst for sidstnevnte Grund. 4) En rød Væger med 2 nedadvendte Koste over en Ballon udlægges paa 65° 20' 39" N. 22° 15' 00" E. Sydvest for samme Grund.
50. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Amisquam. Fyr forandret. Tønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 51/4296. Washington 1913.)
Amisquam Havnefyr viser nu rødt i Stedet for hvidt Lys. 42° 39' 43" N. 70° 40' 55" W.
Amisquam Channel Spiritønde 4 er udlagt i c. 2 m Vand, 294° (misv. NW. 5/8 W.) fra *Amisquam* Havnefyr og 354° (misv. N. 3/4 E.) fra *Lobster Rock* Baake.
51. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Main Channel. Tønder udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 51/4298. Washington 1913.)
 1) *Boston Main Channel* Spiritønde 7 er udlagt i c. 10 1/2 m Vand, 204° (misv. SW. 7/8 S.) fra *Bird Island Anchorage* Baake D og 268 1/2° (misv. W. t. N. 1/8 N.) fra *Bird Island Anchorage* Baake A.
 2) *Boston Main Channel* Spiritønde 8 er udlagt i c. 10 1/2 m Vand, henholdsvis 202° (misv. SW. 3/4 S.) og 284° (misv. (NW. t. W. 1/2 W.) fra samme Punkter.
Boston Main Channel: 42° 20' N. 71° 00' W.
52. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Miah Maul Shoal Fyr. Taagesignal forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 51/4300. Washington 1913.)
 Ved *Miah Maul Shoal* Fyr gives nu Taagesignal med Horn, Et-Stød hver 20 s, Stød 2 s, Pause 18 s. Den midlertidige Klokke er nedlagt. 39° 07' 30" N. 75° 12' 30" W.
53. **Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Bull Bugt. Bay Channel. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 51/4303. Washington 1913.)
Middle Ground Spidstønde 2 er ombyttet med en rød Baake, *Middle Ground* 4 *Oyster House* Stumtønde 3 er ombyttet med en sort Baake, *Oyster House* 1. *Turn* røde Baake 6 er opført i c. 1/2 m Vand, 3 Sm 201 1/2° (misv. NNE.) fra *Bird Island Shoal* Baake 2, der ligger paa 32° 57' 15" N. 79° 34' 15" W.
54. **Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 51/4304. Washington 1913.)
Charleston Klokketønde 1 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s, Blink 1 s, Mørke 4 s.
North Jetty Lys- og Klokketønde 6 er forandret til at vise rødt Lys med En-Før-mærkelser hver 10 s, Lys 5 s, Mørke 5 s. 32° 43' 24" N. 79° 48' 38" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarande“ Nr. 42/2000. København 1913.)
- VII. **Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
55. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Alligator Reef. Fyr forandres.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 50/4224. Washington 1913.)
 Ontrent den 1ste Juni 1914 forandres *Alligator Reef* Fyr til at vise hvidt Fire-Blink hver 15 s, Blink 1,2 s, Mørke 1,3 s, Blink 1,2 s, Mørke 1,3 s, Blink 1,2 s, Mørke 1,3 s, Blink 1,2 s, Mørke 6,3 s. 24° 51' 02" N. 80° 37' 08" W.
56. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Rebecca Shoal. Fyr forandres.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 50/4225. Washington 1913.)
 Ontrent den 1ste Juni 1914 forandres *Rebecca Shoal* Fyr til at vise hvidt Tre-Blink hver 15 s, Blink 0,8 s, Mørke 2,2 s, Blink 0,8 s, Mørke 2,2 s, Blink 0,8 s, Mørke 8,2 s. 24° 34' 48" N. 82° 35' 37" W.

42. Tyskland. Sild. List-Pegelhaus. Fyr permanent. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/3455. Berlin 1913.)
List-Pegelhaus Tværmærkefyr er nu permanent. 55° 01' 08" N. 8° 26' 42" E.
(Kort Nr. 180, 245 og 255.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2288. København 1913.)
43. Tyskland. Elbon. Hamburg. Fyr tændt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/3456. Berlin 1913.)
Ved de E-lige Pæle ved Indløbet til den ny Kulskibshavn er tændt et rødt, fast Fyr og ved de W-lige Pæle et grønt, fast Fyr. 53° 32½' N. 9° 57' E.
44. Tyskland. Østfrisiske Øer. Nordorney Fyrskib atter udlagt.
Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Nordorney Fyrskib atter udlagt. 53° 56' N. 7° 14' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2520. København 1913.)
45. England. Alnmouth Bugt. Boulmer Stile. Tønde flyttet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 2026. London 1913.)
Boulmer Stile røde Spidstønde er flyttet 0,22 Sm i Retning 132° (misv. SE. t. S. 1/8 S.) og ligger 0,17 Sm 87° (misv. E. t. S. 1/8 S.) fra Alnmouth Kirke. 55° 23½' N. 1° 32¾' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

46. England. Needles. Fyr forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 79. Trinity House, London 1913.)
Omtrent den 24de April 1914 forandres Needles Fyr til at vise Lys med To-Formærkelser hver 20 s., Lys 14 s., Mørke 2 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. I øvrigt uforandret. 50° 40' N. 1° 35' W.
47. Skotland. Hebriderne. Stornoway. Vrag afmærket.
(„Notice to Mariners“ Nr. 2029. London 1913.)
Vraget af Damperen *Italia* ligger NE. for Beacon Rocks Fyr. E. for Vraget er i 16 m Vand udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s. Fyret: 58° 11½' N. 6° 22' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

48. Portugal. Lagos Bugt. Alvor. Ledefyr tændt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/3471. Berlin 1913.)
Ved Floden Alvor er tændt 2 røde, faste Fyr, der vises fra Baaker med hvid Skive. Forfyret staar paa en Sandklit W. for Barren. Synsvidde: 2 Sm. Bagfyret vises fra et Hus ved Foden af en Høj. Synsvidde: 3 Sm. Fyrene er overet i Pejling 45°. c. 37° 07' N. 8° 37' W.
49. Afrika. Elfonbenskysten. Tafu Pynt. Vrag. Kondelige Punkter.
(„Notice to Mariners“ Nr. 2023. London 1913.)
1) Vraget af Damperen *Amiral Exelmans* ligger 1,7 Sm 77° (misv. E. ½ S.) fra Tafu Pynt Fyr. 4° 25' N. 7° 19¾' W.
2) a) Det store 2-etages Faktori med rødt Tag paa Tafu Pynt eksisterer ikke mere.
b) Tæt W. for Tafu Pynt staar 2 Radiotelegraf-Maater. Ved Foden af Masterne findes en hvid Bygning med rødt Tag. c) Paa høje Flodbred, tæt ved Wilson Pynt findes et Hus med rødt Tag og en lille Flagstang. Tafu Pynt: 4° 24¾' N. 7° 21½' W.

16. Sverrig. Bottniske Bugt. Tjuvholmssundet. Afmærkning forandres.
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 52/1386. Stockholm 1913.)
Ved Forsaarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer i Afmærkningen i Tjuvholmssundet:
1) Lystønden, som viser grønt, fast Lys, paa 65° 32' 58" N. 22° 11' 55" E. inddrages. 2) Stagen med Kost, som staar tæt N. for ovennævnte Lystønde, flyttes til 65° 32' 56" N. 22° 11' 57" E.
17. Finland. Finske-Bugt. Viborg Distrikt. Ryövälmiemi. Lodsudsig-Station nedlagt.
(„Underrøttelser for Søfarende“ Nr. 162. Helsingfors 1913.)
Lodsudsig-Stationen ved Ryövälmiemi er nedlagt. 60° 36' N. 28° 34' E.
(Kort Nr. 155.)
18. Tyskland. Oderbank. Tønde drevet fra Station.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/53. Berlin 1914.)
Lys- og Fløjtetønden Oderbank Nord er drevet fra sin Station. c. 54° 27' N. 14° 25' E.
19. Tyskland. Swinemünde. Fyr forandres.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/8446. Berlin 1913.)
Den 15de Januar 1914 indsættes i Swinemünde Fyr en rød Lysvinkel, der viser Lys med En-Formærkelser, og som er synlig i Pejlinger fra 29° til 57°. Lysets Farve er ubestemt i *Klænes Hoff* fra Pejling 29° til 30°. 53° 55' 03" N. 14° 17' 19" E.
(Kort Nr. 160.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/888. København 1913.)
20. Tyskland. Swinemünde. Taagesignal midlertidig ophørt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/53. Berlin 1914.)
Swinemünde Taagesignal-Station er midlertidig ude af Virksomhed. 53° 56' N. 14° 17' E.
21. Tyskland. Kieler Fjord. Tønde drevet fra Station.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/5. Berlin 1913.)
Klokketønden *Kiel I* er drevet fra sin Station. c. 54° 27' N. 10° 18' E.
- II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.
22. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak NE. Lystønde atter tændt.
Lystønden *Saltholm-Flak NE* er atter tændt. 55° 41' (55" N. 12° 51' (00" E).
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2514. København 1913.)
23. Danmark. Sundet. Dragør-Fort. Fyr atter i Orden. 55° 35' (20" N. 12° 41' (22" E).
Dragør-Fort midlertidige grønne Fyr med Formærkelser er atter i Orden.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2515. København 1913.)
24. Sverrig. Sundet. Höganäs Sømærke forandres.
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 51/1351. Stockholm 1913.)
Ved Forsaarsudlægningen 1914 forsynes Stagen, som nu har 1 opadvendt Kost, ved *Klockrevet* uden for Höganäs Havn, med 2 opadvendte Koste 56° 11' (58" N. 12° 32' (35" E). Positionen svarer til danske Kort.
(Kort Nr. 210, 247 og 248.)
25. Sverrig. Sundet. Helsingborg. Fyr forandres.
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 52/1380. Stockholm 1913.)
Omtrent den 1ste April 1914 forandres det røde, faste Fyr paa det N-lige Molehoved ved Havnen til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. Linsapparat af 6te Orden. I øvrigt uforandret. 56° 02½' N. 12° 41½' E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 247 og 248. Danske Lods Side 271.)

6. **Sverrig. Sundet. Hveen. Kyrkbacken. Sømærke inddrages.**
 („Underrittelser for sjøfarnde“ Nr. 51/1351. Stockholm 1913.)
 Ved Forsarsudlægningen 1914 inddrages den E-ligse Stage med Kost ved *Kyrkbacken* Havn. 55° 54' 36" N. 12° 40' 33" E.
 (Kort Nr. 248. Danske Lods Side 286.)
27. **Sverrig. Sundet. Flinterønden. Afmærkning forandres.**
 („Underrittelser for sjøfarnde“ Nr. 51/1351. Stockholm 1913.)
 Ved Forsarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer:
 1) Den sorte Vager med hvidt Bælte og Ballon, som ligger E. for *Kalkgrund*, flyttes c. 300 m W. efter til 55° 36' 48" N. 12° 54' 10" E. 2) Den røde Vager med en opadvendt Kost, som ligger ved Landgrunden uden for *Malmö*, flyttes c. 300 m SW. efter til 55° 36' 40" N. 12° 57' 00" E. 3) Den røde Vager med 1 opadvendt Kost over en Ballon, som ligger ved *Grustav af Klim* Grund, flyttes c. 800 m S. efter til 55° 38' 00" N. 12° 52' 30" E.
 (Kort Nr. 210 og 249.)
28. **Danmark. Smølands-Farvandet. Grønsund. Nyt-Løb. Fyr og Sømærker flyttet.**
 Ved Belysningen og Afmærkningen af *Nyl-Løb* er foretaget følgende Forandringer:
 1. Bagfyret i *Harbølle-Punkt* S-lige Ledefyr er flyttet 10 m Øst efter til 54° 53' 01" N. 12° 09' 08" E. Ledefyrvinklen er herved drejet 21/4° Vest efter saaledes, at Bagfyret er overet med det E-lige Forfyr i Pejling 3481/2 og med det W-lige Forfyr i Pejling 3503/4.
 2. Den strubede Spidstønde med Ballon, *Middelgrund S.*, er flyttet c. 135 m i Retning 270° (misv. W. 3/4 N.)
 3. Den hvide Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost, *Middelgrund E.*, er flyttet c. 75 m i Retning 270° (misv. W. 3/4 N.)
 4. Den røde Spidstønde med 3 Koste, *Gamle-Tolk W.*, er flyttet c. 210 m i Retning 197° (misv. SW. t. S. 3/4 S.)
 (Kort Nr. 139 og 228. Danske Lods Side 438 og 441. Fyr-Port. Nr. 552.)
 (Se „Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 19/2330. København 1913.)
29. **Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Dejre N. Vrag afmærket.**
 En Dæksbaad er sunket W. for *Store-Egholm*, N. for *Dejra*. En grøn Vragvager med grønt Flag er udlagt tæt W. for Vraget, der ligger paa c. 34° 55' N. 10° 27' E.
30. **Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.**
 Paa og ved de mellem *Fredersia* By og *Vesterskov* beliggende Skydebaner afholder 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 betrygte ved at passere det paagældende Sted, henledes dog de Søfarendes Opmærksomhed paa det ønskelige i, at Skibe og Baade ikke opholder sig i længere Tid end højst nødvendigt i den Del af Farvandet, der ligger i indtil 1 2/3 Sm Aftand ud for Skydepladsen. Under Skydningen hejses to Kurveballoner enten paa begge de to paa Skrenten ved Skydebanerne anbragte Signalstænger eller paa den ene af dem. *Fredersia*: 55° 33 1/2' N. 9° 45 1/2' E.
 (Danske Lods Side 377.)
31. **Kattegat. Store-Middegrund. Lystønde midlertidig slukket.**
 Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er *Store-Middegrund* Lystønde slukket. 56° 33' 35" N. 12° 07' 05" E.
32. **Sverrig. Kattegat. Vinga S. Gamla Gumann. Sømærke udlægges.**
 („Underrittelser for sjøfarnde“ Nr. 51/1352. Stockholm 1913.)
 Ved Forsarsudlægningen 1914 udlægges en rød Vager med 2 opadvendte Koste paa 57° 36' 26" N. 11° 38' 17" E., Syd for Grunden *Gamla Gumann*.
 (Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 244.)
33. **Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
 I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Havreulen* 3 m, i *Gaaseholm-Løb* 3 m, i *Søllundeholm-Løb* 1 1/2 m, i *Svanholm-Løb* 1 1/2 m, i *Kobberø-Løb* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 3 m Dybde i det W-lige Indløb til *Limfjorden Thyborøn-Kanal*. 56° 43' N. 8° 13' E.
34. **Sverrig. Skagerrak. Käringöfjorden. Omnen. Sømærke udlægges.**
 („Underrittelser for sjøfarnde“ Nr. 51/1352. Stockholm 1913.)
 Ved Forsarsudlægningen 1914 udsættes en Stage paa 58° 06' 07" N. 11° 24' 20" E., Nord for Grunden *Omnen*.
35. **Sverrig. Skagerrak. Malösund og Malmöfjord. Afmærkning forandres.**
 („Underrittelser for sjøfarnde“ Nr. 51/1352. Stockholm 1913.)
 Ved Forsarsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer:
 1) De røde Tønder i *Malösund* faar Koste som Topbetegnelse. 2) En Stage med opadvendt Kost udsættes paa 58° 19' 35" N. 11° 21' 50" E., Sydvest for *Södra Käringögrundet* i *Malmöfjorden*. 3) En Stage med opadvendt Kost udsættes paa 58° 21' 40" N. 11° 19' 47" E., Syd for *Stalskärsgrund* N. for *Malmö*.
36. **Sverrig. Skagerrak. Sotelfjord. Tornet. Sømærke forandres.**
 („Underrittelser for sjøfarnde“ Nr. 51/1352. Stockholm 1913.)
 Ved Forsarsudlægningen 1914 forsynes den sorte Vager paa 58° 29' 47" N. 11° 12' 45" E. ved Grunden *Tornet* med et hvidt Bælte.
37. **Sverrig. Skagerrak. Väckerston. Sømærke udlægges.**
 („Underrittelser for sjøfarnde“ Nr. 51/1351. Stockholm 1913.)
 Ved Forsarsudlægningen 1914 udsættes en Stage med Kryds paa 58° 43' 07" N. 11° 09' 52" E. paa N-Siden af Grunden *Väckersten* SW. for *Hälsensund*.
38. **Norge. Skagerrak. Utvaare Fyr ødelagt.**
 („Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 12/604. Kristiania 1913.)
Utvaare Fyr er ødelagt af Søen. Det vil snarest atter blive bragt i Orden. 57° 58' 36" N. 7° 13' 00" E.
39. **Norge. Kulo—Rostvold. Smølen. Grund.**
 („Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 12/602. Kristiania 1913.)
 En Grund er rapporteret at ligge i Farvandet S. for *Lervikholga*, mellem Holmen og Jernstangen S. for denne. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Jernstangen: 63° 18' 50" N. 8° 05' 44" E.
40. **Danmark. Horns-Rev. Canceer. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjte-tønde.**
 Lystønden *Canceer* er ombyttet med en Lys- og Fløjte-tønde. I øvrigt uforandret. 55° 29' (27") N. 8° 02' (02") E.
 (Kort Nr. 180, 245, og 255. Danske Lods Side 90. Fyr-Port. Nr. 33. Sønn-Port. Side 11.)
 (Se „Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 15/2147. København 1913.)
41. **Danmark. Graadby. Topsand. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.**
 Paa Grund af Is er *Topsand* Lystønde ombyttet med Vintersømærket. 55° 30' (08") N. 8° 21' (31") E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

ternen, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder.

»Der findes Vrag i det nordlige Indleb til Sundet eller i Sundet Nord for Middelgrundsfortets Breddeparallel; iagttag Forsigtighed ved Navigeringen!«

3 grønne Balloner eller 3 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder:

»Der findes Vrag i Sundet Syd for Middelgrundsfortets Breddeparallel; iagttag Forsigtighed ved Navigeringen!«

Forholdsregler, der vil være at iagttage ved Passage af et Vragfyrskib eller en anden Afmærkning af Vrag i danske og svenske Farvande:

Et Fartøj skal passere et Vragfyrskib paa den Side, paa hvilken der om Dagen vises 2 grønnelede Balloner og om Natten vises 2 Lanterner med fast grønt Lys.

Det vil være nødvendigt at passere enhver Vragafmærkning med Forsigtighed og i tilberlig Afstand, idet man dog som Hovedregel kan gaa ud fra, at man bør passere Nord eller Øst om et Vragfyrskib, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række 2-Slag, men Syd eller Vest om et Vragfyrskib, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række 1-Slag, samt at man bør passere Nord eller Øst om en Vraglystønde, der viser 2-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 2 Flag, men Syd eller Vest om en Vraglystønde, der viser 1-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 1 Flag.

Ovenstaaende Bestemmelser skal træde i Kraft den 1. Maj 1914.

Fragtmarkedet.

Heller ikke i den sidst forløbne Uge har der været sluttet meget. Markedet var fremdeles under Indflydelse af Helligdagene, og da den russiske Jul begynder i Dag og varer Ugen ud, vil der ikke blive gjort noget fra Rusland igen forend i næste Uge. Tønnen er lidt mat de fleste Steder, men i enkelte Retninger spores der Tegn til mere Fasthed, bl. a. fra Nordamerika. Kulfragterne til det østlige Middelhav er højere, men hjem fra Sortehavet er det den rene Elendighed. Østen er temmelig stabil, omend Indien ligger en Kende svagere, sandsynligvis som Folge af større Tilbud af Ballast Tonnage fra denne Side Suez Kanalen. La Plata er meget stille. Kulfragterne udefter en Smule højere end forrige Uge. Der betaltes forøvrigt sidst bl. a. som følger:

Østen. Hvede Sydaustralien 30/6 til U. K. eller Kontinentet pr. Februar. Ris fra Birma 23/9 à 24/3 til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet pr. Februar, 24/9 fra Kohsichang, 25/ Hamburg, Februar—Marts. Saigon/Marseille, Havre, Dunkerque eller St. Nazaire, 23/6 én Havn, 24/ to Havne, 5. Februar—5. Marts. Kurrachee 14/10½ (÷ 2 pCt.) Antwerpen (7.000), 20. Januar—10. Februar. Paa Dødvæglbasis fra Bombay sluttedes til 18/3 Dunkerque, Januar, 17/6 én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet (ekskl. Frankrig), 18/ to Havne, Januar—Februar.

Sortehavet etc. Korn større Baade Novorossisk, Nikolajeff eller Theodosia 6/ à 6/3 Rotterdam, 6/6 Antwerpen, 6/9 to Lastepladser, 3 d. mindre Byg, prompt: mindre Baade fra Eupatoria, Sariboulet eller Theodosia 8/6 N. C. eller »any«, 9/ Hamburg, 3 d. ekstra to Lastepladser, yderligere 3 d. ekstra tre Lastepladser, prompt. — Fra Sulina akcepteredes ned til 5/6 Rotterdam, Erts Poti/Antwerpen 9/ (6.600), prompt.

Middelhavet. Esparto fra Oran eller Arzew til Firth of Forth 12/, fra to Pladser Tunis Kysten 12/6 Tynen eller Sunderland, Salt Torre Vieja 8/ til Vestnorge, én Lossehavn, 8/6 to Lossehavne. — Erts 5/3 La Goullette/Rotterdam (5.000), 5/ Malaga/Rotterdam (3.000), 5/7½ Karthagen/Maryport (4.000). — Johannesbrød Cypren (to eller tre Pladser) 18/ udsøgt Havn, Erts fra Bilbao 3/9 à 4/ Cardiff, 4/ à 4/3 Middlesbrough.

Nordamerika. Korn Portland (Mel) 2/1½ Sharpness, Annullering 15. Januar (20.000 Qrs.), Bomuld etc. fra Savannah 30/6 til to Havne U. K. eller Kontinentet, prompt, 28/9 Liverpool, Manchester eller Swansea, 30/ to Havne, Januar. Kul Norfolk 15/6 Rio Janeiro, Januar.

Tommer fra Gollen 105/ River Plate, Januar—Februar. Port Arthur 75/ Rotterdam (950 Stds.), Januar—Februar. Sukker Cuba 14/ à 14/9 U. K. eller Kontinentet, Januar. Timecharterforretningen livløs.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 12/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), prompt. Buenos Aires eller La Plata 10/6 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn, 10.—20. Januar (6.200), 13/ for Havre til Avonmouth, prompt. Bahia Blanca 15/ for Havre til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), prompt. Salpeter fra Chili 21/6 til U. K. eller Kontinentet eller U. S. pr. Januar.

Østersøen. Reval nominal 10½ d. Hvedebasis Rotterdam, 1/ London eller Antwerpen. Riga har intet at tilbyde. Fra Libau eller Windau 8½ d. Havrebasis Rotterdam, 9 d. London eller Hull, 9¼ d. Dunkerque, 1/1½ Rouen. For D. B. lille Dellast Boards e. 22/6 London eller Hull, Hll. 10 Rotterdam, Fres. 24—25 Antwerpen. Sukker 5/ à 5/3 Stettin/London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/9 Windau (1.900), 4/6 Kiel (2.300), 4/9 Aalborg (1.250), 4/9 Esbjerg (780), 3/4½ Hamburg (2.500), 7/1½ Genua (4.700), 7/6 Spezzia (1.700), 7/7½ Konstantinopel, 7/ Las Palmas (1.500), 7/6 Port Said (4.300), Hull 5/3 Reval (1.900—2.200), 4/9 Rouen (1.350), Firth of Forth 4/9 Rouen (1.650), 7/6 Genua, Savona eller Livorno (2.200), 7/7½ Nizza (1.700). Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes 5/6 Libau eller Reval (1.400), Fres. 5.50 Bordeaux (3.300—3.600), 5/1½ Lissabon (2.200), 3/9 Gibraltar (3.000), Fres. 7.50 à 7.75 Algier, 8.50 Marseille, 7/3 à 7/6 Genua eller Savona, 7/6 Aleksandria (3.600), 7/3 Konstantinopel (4.300), 7/6 Port Said (5.500—6.600), 9/ Colombo (5.000—5.500), 7/ Las Palmas eller Teneriffa, 7/6 Cap Verde (2.000), 14/6 Rio Janeiro (5.800), 13/ River Plate (5.200), 13/6 Rosario, 15/9 Santa Fe eller Colastine (3.400).

Skrevet den 6. Januar 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet uforandret mat, og der gøres i det hele kun ganske enkelte Forretninger saavel pr. straks som senere. Danmark har enkelte Kornlaster til Norge à ordinær Fragt, men finder vanskelig Reflektanter. Tyskland og Vestsverig ligger tomt, medens Østnorge har nogle faa Is- og Trælaster dels pr. straks, og dels pr. senere, men Fragtraterne er for lave til at forsejle efter.

Returfragter Vest fra er ikke indtraadt nogen Forandring, og der sluttet kun ganske faa Kul- og Clayfragter, hovedsagelig til Norge og Vestsverig à c. 8/ pr. Ton, medens Laster til Danmark mangler, saa at det vedvarende er vanskeligt at anbringe de i Fart værende Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe ligger al Befragting saa godt som stille. Kjøbenhavn sluttede nogle Skibe for Bomuldsfrøkager til Fakse og Præstø til Minimalrater samt for Soyakager til Aarhus 18 Øre og for Majs til Hobro 20 Øre. Der er endnu Anvendelse for Tonnage til jydsk og sydsvenske Havne dels for Oljekager og dels for Hvede.

Fra Sø og Land.

Grønlands Folkemængde. Medens den almindelige danske Folketælling i 1911 afholdtes den 1. Februar, blev Grønlands Befolkning først optalt den 1. Oktober. Efterat Tællingslisterne fra de forskellige Distrikter i det sydstrakte Polarland er bleven samlet og med det i forrige Maaned ankomne Skib hjemsendt hertil, er der foretaget en Opgørelse af Tællingens Hovedresultater, som viser, at Grønlands Folkemængde den 1. Oktober 1911 udgjorde 13.517.

I 1840 opgjordes Grønlands Befolkning til c. 8.100, i 1860 til c. 9.900, i 1880 til 10.000 og i 1890 til c. 10.500. Ved Tællingen

i 1901 konstateredes et Folketal af 11,893. Dette Tal maa imidlertid ikke sammenlignes med de nys nævnte for tidligere Tidspunkter, idet Tallet for 1901 saavel som det for 1911 indbefatter Kolonien Angmagalik, som i 1894 anlagdes blandt de af Kaptajn Holms Ekspedition oplagrede Eskimoer paa Grønlands Østkyst, og hvis Folketal i 1901 opgjordes til 441 og i 1911 til 565.

Fremskridtet i Folketal i Tiaaret mellem de to sidste Tællinger er meget betydelig, nemlig 1,624 Mennesker, hvad der svarer til en gennemsnitlig aarlig Befolkningsstilvækst af 1,29 pCt.

En Del af Befolkningsstilvæksten i det sidst forløbne Tiaar skyldes en forholdsvis stærk Forøgelse af Antallet af Evropeere, hvoraf der i 1901 fandtes 272, men i 1911 ikke mindre end 393. Men selv bortset herfra er den aarlige Tilvækst i selve den indfødte Befolkning meget betydelig, nemlig 1,22 pCt. eller noget mere end i det egentlige Danmark i den samme Periode (1,19 pCt.).

I Nordgrønland er Befolkningen i det sidste Tiaar steget fra 5,217 til 5,958, i Sydgrønland fra 6,235 til 6,994 og i Østgrønland (Kolonien Angmagalik) — som for nævnt — fra 441 til 565. (»Statistiske Efterretninger«.)

En Skibsførers Onofrelse. En usædvanlig Suforklaring er blevet afløst af en amerikansk Skibsfører, Kaptajn Lawry, som fornylig er ankommet til Southampton med sin Hustru og Besætningen paa Skonnerten »Lottie Beard«. Kaptajn Lawry havde anbragt det meste af sin opvarede Formue i dette Skib, og da det blev saa havareret under en Storm i Atlanterhavet, at det maatte forlades stak han det i Brand, for at det ikke skulde blive en Fare for Søuldsen. Besætningen blev antaget af en britisk Dampner »Sylvia«. Skonnerten var ikke assureret. (»Shipp. Gaz.«)

Havarier og Forlis.

British Empire, Trawldamper af Hull, er strandet ved Patrickfjord (Island). Besætningen er reddet.

Austra, 3-masted Skonnert af Riga, grundstødt paa Saltholm paa Rejsen fra Hernøsand til Kjøbenhavn med en Ladning Træ, er af Svitzers bragt flot og ind paa Reden i læk Tilstand.

Dansborg, Dusk, af Kjøbenhavn, kom den 2. ds. paa Rejsen fra Huelva til Königsberg med en Ladning Erts paa Grund paa Stubben men kom senere flot ved egen Hjælp og stod ind paa Kjøbenhavns Yderred for Dykkerundersøgelse. Da Skibet her viste sig at være ubeskadiget, fortsattes Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Alm. norsk Barkslib, er den 1. ds. strandet paa Strandegaards Rev. Svitzers assisterer.

Friesenburger, tysk Dampskib, grundstødt paa Soroeg Østrev, er bragt flot af Svitzers. Da Skibet kun havde ringe Skade fortsattes Rejsen.

Anna Alwina, 3-masted Skonnert af Riga, er paa Rejsen fra Libau til Middlesbro med en Ladning Træ kommet paa Grund paa Anholt Østrev. Svitzers assisterer.

California, Skonnert af Hambstad, kom den 2. ds. paa Grund paa Halløds Væderø. Svitzers assisterer.

Antilope, Skonnert af Hasseldorf, paa Rejsen fra Harburg til Nykøbing paa Mors med en Ladning Oliekæder, grundstødt i Limfjorden, er hjæret af Damperen »Express« og indbragt til Bestemmelsesstedet.

Hekla, Skonnert af Marstal, paa Rejsen fra Göteborg til England med Grubestøtter, er for anden Gang returneret til Frederikshavn med Skade. Skibet har nu løstet sin Dækslast og er gaaet i Dok for Reparation.

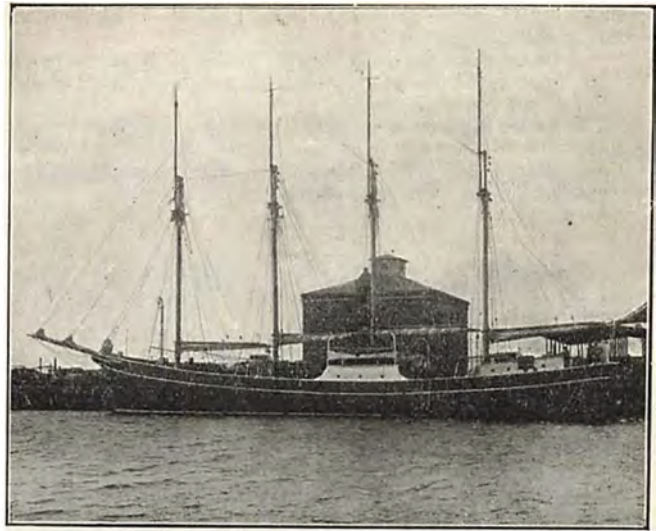
Mine, Skonnert af Thure, grundstødt ved Allinge, men kom flot og er indkommen til Svaneke med Skade. Kaptajnen er paa Rejsen falden over Bord og dødnet.

Alf, Dusk, af Kjøbenhavn, er den 1. ds. gaaet i Dok paa Flydedokken efter sin Grundstødning i Bonæs.

Ambulant, tysk Kuf, er paa Rejsen fra Königsberg til Kjøge med en Ladning Rug strandet ved Kjøge.

Taaruborg, Dusk, af Kjøbenhavn, indkom paa Rejsen fra Petersborg til Houffleur med en Ladning Træ til Kjøbenhavn med forskellige Tab og Skader, løssede en Del af Lasten og gik til Reparation.

Zeus, Skonnert af Wolast, paa Rejsen fra Haderslev til Kjøbenhavn med en Ladning Havre blev af en Slæber bragt ind i Havnen. Under Slæbningen sprang Trassen hvorved »Zeus« drev hen for Boven af Skonnert »Pollux« af Stubbekjøbing; begge Skibe fik Skade og blev bragt ind i Havnen, hvor de efter endt Udloosning skal reparere.



M/S „MORTEN JENSEN“, Danmarks største Sejlmotoriskib, forsynet med 160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Sterreriser fra 5—500 HK.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Genua 4./1. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen
23./12. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 31./12. — Anglo
Dane, Kann, ank. Trondhjem 4./1. — A. N. Hansen, Sorensen,
pass. Holtenau 5./1. — Antwerpen, Madsen, af. Riga 3./1. —
Arkansas, Eegense, ank. hertil 31./12. — Aurora, Gommesen,
afg. Algier 5./1. — Baron Stjerneblad, Kofoed, ank. Riga 2./1.
— Beira, Mortensen, ank. Cartagena 5./1. — Bergenhus,
Meyer, afg. Arendal 4./1. — Christian Broberg, Larsen,
ank. hertil 2./1. — California, Petersen, afg. Kristiania 30./12.
— Charkow, Soeborg, ank. Riga 24./12. — Christian IX,
Gotthardt, pass. Holtenau 5./1. — Christianssund, Andresen,
ank. Stettin 6./1. — Dagmar, Müller, ank. Reval 27./12. —
Dania, Jorgensen, ank. Filadelfia 3./1. — Ebro, Lunge, ank.
Libau 3./1. — Esbjerg, Struве, afg. herfra 6./1. — Ficaria,
Munch, afg. herfra 6./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires
26./12. — Garonne, Kromann, ank. Riga 4./1. — Hellig Olav,
Holst, afg. New York 2./1. — Hengest, Hansen, ank. Reval 5./1.
— Hjeltn, Andersen, afg. Danzig 4./1. — I. C. Jacobsen, Mik-
kelsen, ank. hertil 2./1. — Jolantha, Kyllensbech, ank. Königs-
berg 5./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 2./1. — Kentucky,
Andresen, afg. Filadelfia 17./12. — Kiev, Tonnesen, ank. Libau 2./1.
— Loire, Craignon, afg. herfra 5./1. — Louise, Svnk, afg. Pil-
lau 5./1. — Louisiana, Jon Jonsen, afg. Norfolk 18./12. —
L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 5./1. — Minsk, Harder, ank.
Antwerpen 3./1. — Morsø, Nellemann, ank. hertil 31./12. — Ni-
colai II, Petersen, afg. Chalcis 5./1. til Saloniki. — Nordjyl-
land, Bidstrup, ank. Bordeaux 3./1. — O. B. Suhr, Pedersen, ank.
Riga 2./1. — Omsk, Jacobsen, pass. Holtenau 6./1. — Oscar II,
Hemmel, ank. hertil 16./12. — Pennsylvania, Lissner, ank.
Baltimore 31./12. — Perm, Tramp, pass. Brunshüttel 5./1. —
Pregel, Iversen, afg. Palermo 3./1. — Romny, Bøgvad, afg. her-
fra 6./1. — Saga, Hansen, pass. Brunshüttel 5./1. — Saxo, Ras-
mussen, pass. Brunshüttel 4./1. — Seine, Le Dizes, ank. Havre
5./1. — Texas, Clauson Kaas, ank. Boston 31./12. — Thyra,
Mvhldorf, pass. Brunshüttel 6./1. — Tiber, Pane, ank. Antwerpen
30./12. — Toms, Wiherg, ank. Marseilles 1./1. — Tula, Ther-
kildsen, ank. hertil 1./1. — Tyr, Thaning, afg. herfra 6./1. —
United States, Gottsche, ank. hertil 21./12. — Viking, Dam,
ank. Svendborg 6./1. — Virginia, Fischer, ank. hertil 24./12.

C. K. Hansen, Aggersborg ank. Kjøbenhavn 2./1. — Ama-
lieborg ank. Leith 27./12. — Brattingsborg ank. Huelva
4./1. — Borglum ank. St. Louis du Rhone 3./1. — Dansborg
afg. Kjøbenhavn 3./1. — Elsborg afg. Port Talbot 24./12. —
Esrom ank. Marseilles 27./12. — Flynderborg ank. Riga
25./12. — Frederiksborg ank. Danzig 26./12. — Guldborg
pass. Hirtshals 4./1. — Gurra ank. Huelva 24./12. — Hamers-
hus pass. Brunshüttel 4./1. — Harrildsborg afg. Lübeck 1./1.
— Hundborg ank. Liverpool 1./1. — Jelling afg. New York
3./1. — Jomsborg afg. Memel 4./1. — Jungshoved afg.



Tyne 29/12. — Jomsborg afg. Kjøbenhavn 29/12. — Kallundborg ank. Helsingør 3/1. — Kalo ank. Spezzia 3/1. — Klampenborg ank. Malmö 27/12. — Kronborg pass. Lizard 4/1. — Løjre ank. St. Thomas 4/1. — Marselisborg pass. Las Palmas 1/1. — Næsborg ank. Aalborg 30/12. — Randelsborg ank. Riga 2/1. — Silkeborg ank. Königsberg 27/12. — Skanderborg ank. Riga 28/12. — Skodsborg ank. Sunderland 2/1. — Spigerborg ank. Huelva 31/12. — Støgelborg ank. Ghent 3/1. — Stjerneborg pass. Hanstholm 4/1. — Søborg ank. Algier 31/12. — Taaruborg ank. Kjøbenhavn 29/12. — Ulfsborg ank. Huelva 31/12. — Uranienborg ank. Riga 20/12. — Vordingborg afg. Ghent 2/1. — Ørkild ank. Herrenwieck 3/1.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon oplagt Glasgow. — Chumpon ank. Bangkok 30/12. udg. — Siam ank. San Pedro 2/1. udg. — Bintaug afg. St. Thomas 25/12. udg. — Tranquebar afg. Hongkong 6/1. udg. — Jutlandia pass. Suez 6/1. udg. — Silvercedar pass. Suez 22/12. udg. — Annam pass. Galle 3/1. udg. — Indien pass. Gibraltar 1/1. udg. — Cathay pass. Sagress 1/5. hjemg. — Paungan afg. Singapore 4/1. hjemg. — Kina afg. Hongkong 2/1. hjemg. — Samui afg. Rotterdam 5/1. hjemg. — Arabien ank. Stettin 5/1. hjemg. — Selandia ank. Aarhus 6/1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 26/12. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkonberg, ank. Reval 2/1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rouen 28/12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 1/1. til Reval. — Russ, Petersen, afg. Novorossisk 1/1. til Helsingør. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Tunis 22/12. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aarhus 1/1. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Fiume 24/12. til London. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rotterdam 25/12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 22/12. til Genoa. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Novorossisk 24/12. til Aalborg. — Nera, Dahl, afg. Pensacola 20/12. til Castellammare.

Vesterhavet. Nexos, Basse, afg. Newcastle 6/1. til Alicante. — Stella, Winther, afg. Kjøbenhavn 6/1. til Dublin. — Inger, Schiff, pass. Hanstholm 6/1. for Stockholm. — Kurla, Nielsen, ank. Cardiff 5/1. — Johanne, Mikkelsen, pass. Helsingør 6/1. for Reval. — Fylla, Winsløw, ank. San Felieu 5/1. — Gerda, Iversen, pass. Cabo da Roca 5/1. for Tetuan. — Ellen, Thoft, afg. Newport 5/1. til Villaricos. — Polly, Mathiasen, ank. Castellon 5/1. — Dagmar, Sørensen, pass. Helsingør 4/1. for Teignmouth. — Nora, Lauritzen, afg. Hamburg 3/1. til Bayonne. — Olga, Christensen, afg. Valencia 3/1. til Gandia. — Ulla, Hansen, ank. Blyth 2/1. — Cito, Jepsen, afg. Gijon 3/1. til Rivadesella. — Marie, Nielsen, afg. Swansea 3/1. til Alicante. — Laura, Thøgersen, afg. Hamburg 2/1. til Cadiz. — Nordsoen, Lund, ank. Liverpool 2/1. — Hebe, Gregersen, ank. Antwerpen 1/1. — Nancy, Pedersen, ank. Bremen 31/12. — Nautik, Rasmussen, ank. Antwerpen 30/12.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Riga 24/12. — Anna Mærsk ank. Riga 3/1. — Chassic Mærsk ank. Blyth 30/12. — Eleonora Mærsk ank. Newcastle 30/12. — Hulda Mærsk ank. Kullhavn 3/1. — Laura Mærsk ank. Herfolk 2/1. — Loxa Mærsk ank. Newport Mon 27/12. — Peter Mærsk ank. Kalmar 2/1. — Sally Mærsk ank. Oran 28/12.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Aarhus 23/12. — London, Larsen, ank. Rotterdam 24/12. — Paris Andersen, ank. Rotterdam 1/1. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23/12. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanaco 13/12. — Wien, Boeck-Hausen, ank. Secondi 29/12. — Roma, v. Thun, ank. Riga 27/12.

Skandia. Rodfaxe, Peterseu, ank. Korsør 3/1. — Gulfaxe, Hemmingsen, ank. London 6/1. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Stettin 3/1. til Rotterdam.

Torm. Gudruu, Sonnichsen, ank. Kjøbenhavn 23/12. — Sara, Jensen, afg. Manchester 25/12. — Helene, Sørensen, ank. Riga 26/12. — Ragnhild, Schultz, afg. Kotka 2/1. — Valborg, Hansen, ank. Tuborg 4/1. — Sjølland, Svarrer, ank. Karrebæksminde 31/12. — Estrid, Hansen, afg. Oporto 31/12. — Agnete, Dam, afg. Inmingham 3/1. — Gunhild, Hauseu, ank. Grimsby 3/1. — Hermia, Farup, afg. Schields 3/1. — Alice, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 17/12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Clayton 1.1. — Martha, Christensen, ank. Livorno 6/1. — Elna, Rathje, afg. Oran 26/12. — Therese, Pedersen, ank. Granton 4/1. — Harriet, Larsen, ank. Methil 4/1. — Dagny, Therkildsen, ank. Limhamn 24/12. — Simone, Møller, ank. Ghent 4/1. — Jeanne, Olsen, ank. Oran 2/1. — Vera, Risø, ank. Aberdeen 30/12. — Daisy,

Jørgensen, afg. Ystad 3/1. — Annine, Leth, afg. Swansea 1/1. — Kamma, Löffler, ank. Alicante 3/1. — Betty, Lageseu, ank. Savona 4/1.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ligger i Helsingør. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston 31/12. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 2/1. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 5/1.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Libau 4.1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Hamburg 3/1. — Holland, Poulsen, afg. Granton 6/1. — England, Bennetsen, ank. Hull 5/1.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport Mon 1/1. — Europa, Friis, ank. Blyth 2/1. — Frankrig, Nielsen, afg. St. John N. B. 31/12.

Brix Hansen & Co. John, Hoim, ank. Dunkerque 31/12. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Aarhus 3/1. — Nordpol, Nielson, ank. Aarhus 3/1.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, ank. Swansea 1.1. — Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 23/12.

Orion. Erik, Nielsen, ligger i Kiel. — Flindt, Hansen, afg. Port Talbot 6/1. til Dakar. — Fyen, Mathiesen, ank. Libau 2/1.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Rouen 1/1. — Nelly, Clausen, ank. Antwerpen 29/12. — Fanny, Eriksen, afg. Riga 6/1. til Bristol. — Lilly, Bang, ank. Kalmar 4/1. — Alexy, Sørensen, ank. Blyth 6/1. — Dagny, Clausen, ank. Nantes 31/12. — Mary, Duhn, ank. Avonmouth 3/1.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elisesejff ank. Libau 2.1.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Ghent 30/12. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Rouen 31/12.

Rodby Havn. Freja afg. Husum 6/1. til Harburg.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. West Hartlepool 30/12. — Erindring, Nielsen, ank. Malmö 31/02. — Energi, Jensen, ank. Nantes 4/1.

Sejlskibe.

Svendborg. Norden, Olsen, ank. Kjøbenhavn Red 29/12. — Flora, Sørensen, ank. Boston 30/12. — Gefion, Lund, ank. Concarneau 30/12. — Valborg, Rasmussen, ank. Blyth 31/12. — Erhardt, Larsen, ank. Harwick 31/12. — Ruth, Larsen, ank. Fécamp 31/12. — Nordstjernen, Hansen, ank. Lynemouth 31/12. — Criterion, Nielsen, ank. Thuro 1/1. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Eu 1/1. — Activ, Mouritzen, ank. Dover 1/1. — Primula, Jørgensen, ank. Boness 2/1. — Triton, Jensen, ank. Dunkerque 1/1. — Ludvig, Frandsen, ank. Kings Lynn 3/1. — Peter, Hansen, ank. Wismar 3/1. — Clytia, Jensen, ank. Thuro 4/1. — Olga, Rasmussen, ank. Frederiksstad 5/1. — Anna, Fisker, ank. Frederiksstad 5/1. — I. Kofoed, Andreasen, ank. Sables d'Olonne 4/1. — Dagmar, Petersen, ank. Fowey 5/1. — Jens Nielson, Nielsen, ank. Newcastle 6/1. — I. Lotz, Hansen, ank. Rudkjøbing 4/1.

Æra. Capello, Thjellesen, ank. Kjøbenhavn 29/12. — Mindet, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 29/12. — Diana, Hansen, ank. St. Vaastlahage 29/12. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Grimsby 30/12. — Adjector, Koek, afg. Kjøbenhavn 29/12. til Aalborg. — Kodan, Hansen, ank. Jacksonville 30/12. — Maren, Albertsen, ank. Tynen 30/12. — Lauritz, Folmer, ank. Gjedser 1/1. — Kirstine, Eriksen, ank. Fredericia 1/1. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Leiths Red 30/12. p. R. t. South Alloo. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Laguna de Terminos. — Anna, Petersen, ank. Plymouth 1/1. — Solus, Andersen, ank. Vannes 1/1. — Charlotte, Baurup, ank. Kjøbenhavn 2/1. — Henry pass. Prowle Point 31/12. for vestg. — Ophelia, Clausen, ank. Libau 4/1. — N. Hansen, Albertsen, ank. Varberg 4/1. — Alfa, Madsen, afg. Cumano 4/1. til Hamburg. — Fredensborg, Kishy, ank. Carril 4/1. — Fuglen, Schmidt, ank. Isigny 5/1. — Lorenz pass. Lizard 2/1. — H. C. Christensen, Christensen, pass. Dungeness 2/1. for vestg.

INDHOLD:

Ved Aarskiftet. — Kjøbenhavn, den 8. Januar 1914. — Sø- og Handelsretsdomme. — Verdens Handelsflaader. — Dansk Soulykke-Statistik. — Bekendtgørelse om en Overenskomst med Sverige angaaende ligegyldende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vragssignaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vragfyrskib eller anden Afmærkning af Vrag. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Udkommet er:

Teknisk maritim Ordbog
fra Dansk til Engelsk, Tysk og Fransk samt fra Engelsk, Tysk og Fransk til Dansk.
Udgivet af Maskinmestrenes Forening i København.
2den Udgave.
Udvidet og omarbejdet af **O. Jørs**, Kaptajn i Artilleriet.
Pris indb. i Shirtingsbind **3 Kroner.**
Faa i alle Bølgader.
H. Hagerups Forlag, København K.

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

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 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
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 Provinsbyer.
Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.
Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi.
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i København: „Telegr.-Adr.: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
Vildersgade 46. København. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser Reel Betjening.

Slagterforeningen
„JOMSBORG“
i ARHUS, vis a vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer til Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.



Forfang altid
Otto Mønsted's
OMA
Plant Margarine

Tlf. 2014 **F. Nielsens Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frølights“
Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.
C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Januar. 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116 — 1/4	116	116 1/4
Danmark	96 1/4	96 1/4	96 1/4
Norden	105 1/4	105 1/4	106
Gorm	—	—	—
Carl	105 — 1/4	105 1/4	105 1/4
Dannebrog	125 1/4 — 1/2	125	125 1/4
Skjold	—	90 1/4	90 1/4
Urania	—	25	27
Neptun	—	113	114
Dampsk. af 1896	115 3/4 — 116	115 3/4	116 1/4
Hejmdal	121 3/4 — 1/2	121 1/4	121 1/4
Østasiatiske	131 — 130 1/2	130 1/2	130 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	—	112 1/4	113
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbris	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	76 3/4 — 77	76 3/4	77
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 1/2% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen's Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	82 1/2	83 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	82 1/4	84 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditk.	—	88 1/2	90 1/4
4% — — 2. Serie.	93	92 1/4	94
4% — — 1.	—	94	96
3 1/2% Østift. Kreditk.	6	88 1/4	88 1/2
4% — — 7.	—	90 1/4	92 1/4
3 1/2% Landkreditk.	3	92 1/4	94 1/2
4% Østift. Kreditk.	9	90 1/4	90 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	143	143 1/2
Privatbank	106 3/4 — 107	106 3/4	107
Landmandsbank	—	140 1/4	142
Handelsbank	145 1/4	145 1/4	145 3/4
Grundejerbank	—	11 3/4	12 1/4
Burm. & Wain	93 — 1/2	93	93 1/4
Helsingørs Lærnsk.	—	116	118
Sukkerfabr.	236 — 237 1/4	236 3/4	237 1/4
Bryggeri Aktier	243 — 244 1/4	244 1/4	244 1/2

Veekøkurser d. 7. Januar 1914

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.24	18.19
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Bers d. 6. Januar 1914.

Russiske Noter	215.00
4% Russiske Consols	87.80
3 1/2% Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	88.75
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	94.25

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

„Forenede Dampsk.“ 328,000, „Danmark“ 40,000, „Norden“ 24,000, „Carl“ 20,000, „Dannebrog“ 108,000, „Skjold“ 20,000, „Urania“ 4,000, „Dampskib. af 1896“ 28,000, „Hejmdal“ 24,000, „Gorm“ 4,000, „Neptun“ 28,000, „Dansk-russisk“ 108,000, „Østasiatisk“ 256,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 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,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Härnäs, 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 & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Søj- og Dampskibe etc.

— Havarilager. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

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.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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.

Stort Lager af færdigvævede Klædelager.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Wøllgade Nr. 26, ved Havnen.

AXEL LUND ^A/_S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^R/_S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt Herreekviperings paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

LANDMANDSBANKEN

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

Hill-Madsen*

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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 BOILER 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.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

ex. 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. Pettillinie à 45mm Bredue 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. (IVAR JANTZEN.)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 6901. 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.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

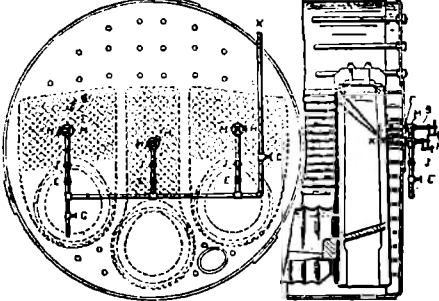
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Januar 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes først i den bagerste Del af Kedlen. Henset Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn. Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073



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.: Toldbodvej 7, Mæz.	Compositioner	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde		Indregistreret Varemærke		
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

BLOM & Co., NORRKÖPING.
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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

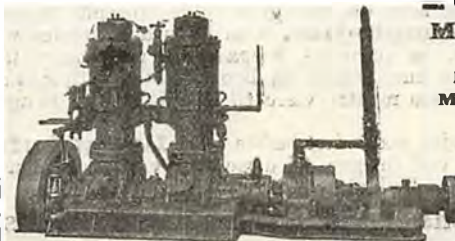
Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Tong købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM

RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapakser, og Skrucakser 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“.

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 Udlørelse 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.

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. indtegnat 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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 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.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 8 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1893; 117' 5" x 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 A k med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dv. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob, Survey 6/1913. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningbelønning vil en Portion, stor 360 Kr., kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart og som i Aaret 1913 har frelet Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Anøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 10. Januar 1914.

ZAHLE.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 10. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart betræffende Spørgsmaalet om Afsluttelsen af en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Sverig til Afslutning af den den 2. November 1826 afsluttede Skibsfartstraktat (1. Behandling).

2. Skrivelse fra Samme angaaende de Ruter med Hensyn til hvilke, der ønskes Overenskomst med Norge og England om Lempelser i Sundhedsforanstaltninger for Fartøjer, der besørger regelmæssig Persontrafik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Brindisi. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Direktør Reinhard med Kopi af Skrivelse fra den norske Bestyrelsesafdeling for »Nordisk Skibsrederforening« vedrørende eventuelle internationale Regler for Redernes Hæftelse med Fragten. — Sagen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« angaaende Spørgsmaalet om Nedsættelse af Verdensportoen. — Stilling til Sagen overlodes til de enkelte Foreninger.

6. Forslag til midlertidig Lov om Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet. — Forslaget toges til Efterretning.

Ved Aarsskiftet.

(Fortsat.)

Østen har ikke været underkastet særlig store Svingninger. Gennemgaaende laa Markedet bedst i Aarets første Maaneder, da der jævnlige var Knaphed paa Tonnage, men senere hen var Begæret og Udbudet af Tonnage temmelig ligeligt fordelt. Fra Australien har der været særlig meget at gøre i 1913, og en Mængde Dampere tjente gode Penge paa Hjemlaster. Lige ved Aarets Begyndelse blev der betalt 42/6 à 43/9 for Hvede til Europa, i Marts omkring 37/, og fra April indtil Aarets Udgang syngede Raten mellem 30/ og 35/. Gennemsnitsraten blev godt 33/, hvilket kun er 1/ lavere end Gennemsnitsraten for 1912. For Soyabønner fra Vladivostok var Eksporten en Del mindre i 1913 end Aaret forud, og Raterne bevægede sig mellem c. 37/6 (Februar) og c. 27/6 (i August og December). Ertsraterne fra Port Pirie til Antwerpen bevægede sig mellem 41/3 (sluttet pr. Februar for April Lastning) og 28/ (August). I Efteraarsmaanederne betaltes c. 30/. Risfragterne fra Birma begyndte med c. 32/6 à 33/ til U. K. eller Kontinentet (Januar/Februar), i Marts betaltes c. 30/ og Resten af Aaret mellem 27/6 og 22/6, sædvanlig Reduktion for Holland direkte. Gennemsnitsraten Basis O. C. er c. 4/ lavere end for 1912. Fra Saigon til to franske Havne betaltes mellem 22/6 og 37/6 (lavest i November). For Jute fra Calcutta betaltes mellem 25/ og 29/ til Dundee, og paa Dødvægt-Basis til udsøgt Havn mellem 19/ og 27/6. For Palmekærner fra Madras Kysten paa »net terms« betaltes 33/ à 33/6 til Marseille ved Aarets Begyndelse, og ellers svingede Raterne mellem 27/6 og 23/9. Kurrachee udfoldede et betydeligt Liv hele Aaret igennem undtagen i November og December. Ved Aarets Begyndelse betaltes omkring 19/ à 20/ til udsøgt Havn, i Foraarsmaanederne, Sommeren og Begyndelsen af Efteraaret omkring 17/6 à 18/6, i November ned til 13/6, og ved Aarets Udgang 14/6 à 15/. Fra Bombay varierede Raten til to Havne U. K. eller Kontinentet mellem 17/6 og lidt over 25/ pr. Ton Dødvægt. For Erts fra Bombay til New York, Phila-

delfia eller Baltimore svingede Raten fra 26/6 (Marts) ned til 18/6 (November). Kulfragterne fra Wales ud til Østen var noget rigeligere end i 1912, og der betaltes fra Cardiff mellem 10/6 og 13/3 til Aden, 9/3 og 14/3 Colombo, 10/6 og 14/6 Bombay, 11/6 og 14/ Singapore.

Sortehavet etc. betalte ikke nær saa høje Rater i 1913 som Aaret i Forvejen, og gennemgaaende tør det nok siges, at Markedet har skuffet en Del. Raterne var ikke en eneste Gang oppe paa noget særlig højt Niveau. Ved Aarets Begyndelse havde Raterne endnu, naar Hensyn lages til Aarstiden, lidt af Glansen fra 1912 over sig, men Markedet faldt temmelig hurtigt hen, og foruden pr. Januar og Februar var det egentligt kun i August og September Maaned. at Markedet viste lidt Liv. Ellers har Forretningen ligget trægt hele Aaret, og fra Oktober indtil Udgangen var Raterne, fraset ganske ubetydelige Svingninger, i konstant og temmelig hurtig Dalen. For store Baade fra Odessa, Nikolajeff, Kherson eller Theodosia til udsøgt Havn betaltes i Januar op til 12/6 à 12/9, men herefter falder Raterne gradvis og er nede paa 8/ à 8/3 i Sommermaanederne. I August begynder Opgangen, og Aarets højeste Rater ser vi i September, da der betaltes mellem 13/ og 13/6, men allerede i Oktober indfinder Nedgangen sig. For mindre Baade Basis N. C. svinger Raterne mellem 8/9 (December) og 15/ (September), 6 d. ekstra Hamburg. Fra Sulina betaltes mellem 6/ (December) og 12/3 til Antwerpen eller Rotterdam, mellem 7/ og 12/6 Basis L. H. A. R., Fres. 10¼ og 15 til Vestitalien. Fra Azow var der til Tider en Del mere Liv end fra Sortehavet, og i September ser vi ligeledes her Aarets højeste Rater, nemlig 13/9 til London eller Rotterdam, Fres. 16 Marseille eller Vestitalien, 17/ Danmark eller Norge, medens de laveste Rater er henholdsvis 8/6, Fres. 11½ og 10/, alle i Juni. Fra Donauen betaltes mellem 8/3 (December) og 13/ til L. H. A. R., mellem 10/ og 15/ N. C. for mindre Baade, Fres. 11½ og 13¾ til Marseille eller Vestitalien. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betaltes højest 17/ à 17/6 Basis én Løsehavn (i Januar og ultimo August), lavest 11/6 (i December). Saltlaster til Rusland var lidt færre end sædvanligt, og der betaltes fra Eupatoria mellem 13/6 (April) og 17/ (Februar) til russisk Østersøhavn. Erts skibedes i betydelige Kvanta fra Poli, men Forretningen laa stille en stor Del af Sommeren paa Grund af Strejke. Der betaltes til Antwerpen mellem 8/9 (November) og 16/ (August), til Rotterdam mellem 8/6 og 15/, til Filadelfia eller Baltimore mellem 14/ og 16/, til Boulogne mellem 9/9 og 15/. Ligeledes fra Nikolajeff skibedes en Del Erts, og der betaltes mellem 7/6 og 12/ til Middlesbro, 5/6 og 8/3 til Rotterdam. Som omtalt i Indledningen sendtes der en Mængde Kul til Sortehavet i Efteraaret, næsten udelukkende fra Østkysten, og der betaltes herfra mellem 8/3 og 10/ til Havne saasom Odessa, Nikolajeff eller Theodosia, i enkelte Tilfælde i November/December op til 11/, medens der til Marianopol sluttedes til 11/9 à 13/.

Middelhavet er der ikke stort at sige om. Forretningerne gik deres jævne Gang, og Ertsbefragtingerne har, som sædvanlig, været de overvejende. Ikke paa noget Tidspunkt var Fragterne for den Slags Laster som Helhed betragtet videre lønnende, og Svingningerne i Raterne kan ikke siges at have været store. Særlig for middelstore Baade (2,000—3,000 Tons) var der gennemgaaende ikke megen Føde paa Ertsfragterne, og en stor Del af disse sluttedes for Fosfat, Esparto etc. paa hvilke Laster der var bedre Fortjeneste. De mindre Baade kunde jævnlige faa ganske gode Returfragter med Oljekager, Stykgods, Salt, Frugt eller lign. og for de meget store Baades Vedkommende blev Ballast Sejlsads ud af Middelhavet foretaget hyppigere end nogensinde tidligere. Fragterne var, ligesom fra Sortehavet, paa deres højeste i Januar/Februar og i September, lavest i Aarets sidste to Maaneder. For Bomuldsfrø fra Aleksandria betaltes til London eller Hull ved Aarets Begyndelse omkring 10/ i September 10/6 à 11/, i November—December helt ned til 6/9 og 6/6. Paa Basis »for Ordre« svingede Raten mellem

8/6 og 11/6. Fra Smyrna til London, Hull eller Leith betales mellem 10/6 og 15/ Dodvægt, sidstnævnte Rate i September. Fosfat skibedes hovedsagelig fra Slax og Tunis, og der betales bl. a. mellem 7/6 og 8/9 fra Slax til Stettin, 8/ og 9/9 London, mellem 8/3 og 9/6 Tunis/Ghent. For Esparto fra Oran eller Arzew svingede Raten mellem 13/ og 17/6 til Firth of Forth. Oljekager fra Marseille til to à tre danske eller svenske Havne fragtedes til 15/ à 16/ i Sommermaanederne, men senere gik Raten ned til c. 13/ for Baade paa 800—1,200 Tons, til Tider maaske lidt mere for mindre Størrelser, lidt mindre for større Baade. Paa Basis fri Despatch blev der for Erts betalt mellem 5/6 og 7/ Carthage/Middlesbro, 4/9 og 6/10½ Rotterdam, 5/6 og 8/ Maryport, 5/1½ og 5/9 Almeria/Rotterdam (meget store Baade med særlig hurtig Despatch), 6/1½ og 7/ Glasgow, 4/3 og 6/9 Algier/Rotterdam, 5/3 og 6/6 Middlesbro, 5/6 og 9/6 Ergasteria/Rotterdam, 6/9 og 10/ La Falaise/Barrow, 5/9 og 7/6 Porman/West Hartlepool eller Middlesbro. Fra Huelva betales der højest forskelligt, og den langvarige Strejke i Efteraaret forarsagede betydeligt Afbræk i Forretningen. Paa »Tinto terms« sluttedes mellem 9/ og 9/9 til Charleston eller Savannah, 5/1½ og 7/ Rotterdam, 7/3 og 8/6 Stettin, 5/4½ og 6/3 Garston. Paa almindelige Betingelser mellem 6/6 og 8/ Rotterdam. Fra Bilbao fandt der en livlig Befragtning Sted, og de højeste Rater ser vi i Januar, de laveste i December. Der betales bl. a. mellem 3/9 og 5/3 til Cardiff, 4/1½ og 6/3 Middlesbro, 4/6 og 6/1½ Tynedock eller West Hartlepool, 4/ og 5/9 Rotterdam, 4/10½ og 6/3 Calais. For Timecharter sluttedes i Sommermaanederne en Del Baade paa 1,300—2,500 Tons for 6 Maaneder med Levering September—Oktober til Rater varierende mellem 6/ og 7/ pr. Ton Dodvægt, men senere faldt Raterne gradvis henimod 1/6 à 2/ pr. Ton. Kulfragterne til Middelhavet var paa deres højeste ved Aarets Begyndelse og i Juni Maaned, men iøvrigt var Svingningerne ikke overdrevne store. De laveste Rater betales i December. Der fandt hele Aaret en betydelig Forretning Sted. Tager vi et Par af Hovedpladserne, som er Genua og Port Said, da ser vi ved Aarets Begyndelse omkring 11/ til begge Pladser, ja selv 12/ naas til Port Said, saavel fra Østkysten som fra Bristol Kanalen. Fra Tynen svingede Raterne mellem 6/4½ og 8/3 til Lissabon, 6/6 og 9/ Gibraltar, 5/6 og 9/6 Algier, 8/ og 11/3 Barcelona, 7/3 og 10/3 Marseille, 8/3 og 11/9 Palermo, 8/ og 12/3 Piræus, 7/3 og 12/ Port Said, 9/ og 13/6 Venedig. Fra Firth of Forth betales mellem 7/3 og 11/9 til Genua eller Savona. Fra Cardiff eller Newport mellem Frcs. 8 og 11½ til Algier, 8½ og 13 Marseille, 7½ og 12½ Oran, 6/9 og 12/3 Genua eller Savona, 7/3 og 12/3 Neapel, 6/4½ og 10/6 Malta, 8/ og 14/ Venedig, 7/3 og 12/ Port Said, 7/6 og 12/6 Aleksandria. Gennemsnitsraten for 1913 er gennemgaaende c. 2/ lavere end for Aaret forud.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 15. Januar 1914.

De Forenede Nordamerikanske Fri-staters Toldlov af 1913. Gennem J. H. Schultz' Forlagsboghandel har Ministeriet for Handel og Søfart udgivet en Oversættelse af ovennævnte ny amerikanske Toldlov tillige med indledende Bemærkninger; et Arbejde, som sikkert vil være af den største Interesse for den danske Forretningsverden og blive modtaget med Paaskønnelse af denne.

Af Indledningen gengiver vi følgende:

Den ny Toldlov for De forenede Stater i Amerika af 3. Oktober 1913, der traadte i Kraft den følgende Dag, har for omtrent alle Toldpositioner ændret de hidtil gældende Satser, idet Tolden gennemgaaende er bleven nedsat eller endog bortfalden.

Medens der i den tidligere Toldlov fandtes 3 forskellige Slags Told: 1) Værditold, 2) Vægttold og 3) kombineret Vægt- og Værditold, beregnes den aldeles overvejende Mængde Toldsatser i den ny Toldlov efter

Værdien, for hvis Opgørelse der findes udførlige Regler, og kun ganske faa Artikler er endnu belagt med kombineret Værdi- og Vægttold.

De ofte meget store Ændringer i Toldsatserne aabner Mulighed for Eksport til U. S. af en Række Artikler, som de hidtidige høje Satser har udelukket, og det vilde derfor kunne frembyde adskillig Interesse for Undersøgelsen af disse Muligheder at kunne sammenstille de gamle og de ny Toldsatser. Det er dog ikke anset for nødvendigt i denne Oversættelse systematisk at anføre alle de gamle Satser, men der gives en kort Oversigt over Forholdet for de Artikler, som tør anses for paa nærværende Tidspunkt at have Interesse for den danske Eksport, idet man iøvrigt kan henvise deri interesserede til den systematiske Sammenstilling i en af Board of Trade foranstaltet Udgave af Loven, hvoraf Eksemplarer er fremlagt til Eftersyn i Ministeriet for Handel og Søfarts Lokaler, Holmens Kanal 9, hvor endvidere er fremlagt alfabetiske Registre til Toldloven, indeholdte i de under Forhandlingerne i Kongressen i Washington vedtagne Udkast.

Toldloven bestaar af en »Toldliste« med Inddeling i Varegrupper, og en »Frieliste«, hvori er opført alle de Artikler, der er toldfri, samt af tre særlige Afsnit. Af disse indeholder ét Regler angaaende Fakturaer, Konsulats-Attester, Indklarering og Vurdering af Varer og andre Regler angaaende Toldadministrationen med Hensyn til Importen, og et andet omhandler Afslutning af Handels-traktater og det gensidige Forhold til fremmede Stater, importerede Varers Mærkning med Betegnelse af Oprindelsesland m. v., Indførselsforbud mod visse Varer, Fri-lager, Drawbacks m. m.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler: Manifeste og Passagerlister i franske Havne. Den sidste franske Finanslov af 30. Juli 1913 har forandret Gebyrtariffen for franske Gesandtskaber og Konsulater i Udlandet, og de ny Regler er traadt i Kraft d. 1. ds.

Som Hovedændring fremhæves de, de fremmede Skibe paalagte Gebyrer og den Skibene paalagte Pligt til i vedkommende franske Gesandtskab eller Konsulat at forskaffe sig visse nærmere angivne Attester, naar Skibet er bestemt til eller paa sin Rejse anløber franske Havne eller Havne i fransk Besiddelse.

De nævnte Formaliteter bestaar dels i konsulær Udklarering af Skibet, hvorunder særlig indgaar konsulær Visering af Manifestet og dels i konsulær Visering af Passagerlisten. For Udklarering (og herunder bl. a. Visering af Manifestet) betales i første Indlastningshavn Frcs. 0,04 pr. Netto Reg.-Ton indtil 1,000 Tons, derefter Frcs. 0,02 pr. Ton, dog ikke over 75 Frcs. I senere Anløbshavn, hvor Last indtages for fransk Havn, betales, uanset Skibets Størrelse, Frcs. 0,02 pr. Ton, dog ikke over 50 Frcs. For Visering af Passagerlisten betales Frcs. 0,25 pr. Rejsende, dog ikke over Frcs. 12,50.

Overtrædelse af de ny Regler, der er traadt i Kraft d. 1. ds., straffes med det dobbelte Gebyrbeløb. Manifeste og Passagerlister for franske Havne maa altsaa herefter viseres af en fransk Konsul eller diplomatisk Repræsentant.

Vi haaber i næste Nummer af dette Blad at kunne bringe en Oversættelse af det ny Reglement.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler: Nyt Fyr tændt i Bulgarien. Det er allerede den 28. Marts 1912 blevet meddelt de Søfarende, at et nyt Fyrtaarn af armeret Beton vil blive tændt ved Kap de Galata den 28. December 1913.

Det ny Fyrtaarn er rejst paa Kap de Galata ved den sydlige Indsejling til Bugten ved Varna. Der er rejst et hvidt Taarn af armeret Beton, hvis fulde Højde er 8,40 m. Fyret viser et hvidt Lys af 3dje Orden (petit modèle) der giver en Gruppe af 3 Blink hver 15 Sekunder. Lysets

Position (plan focal) 43° 10' 0" N. 25° 38' 20" E (Paris). Lysets Højde over Havoverfladen er 65 Meter. Synsvide for Tiden 28 Kvm.

Det gamle Fyr paa samme Sted slukkes samtidig.

Dampskibsselskabet Skandia. Bestyrelsesmøde afholdtes den 7. ds. i Dampskibsselskabet Skandia. Skibenes Driftsoverskud inkl. indvundne Renter for 1913. er 219,955 Kr. Nettooverskudet er 171,539 Kr. Bestyrelsen foreslaar 12 pCt. i Udbytte. Resten til Hængegelder etc. Generalforsamlingen afholdes den 16. ds.

Dampskibsselskabet Norden Efter sikkert Forlydende agter Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Norden til den forestaaende Generalforsamling at foreslaa et Udbytte af 10 pCt.

Dampskibsselskabet Danmark. Efter sikkert Forlydende agter Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Danmark til den forestaaende Generalforsamling at foreslaa et Udbytte af 10 pCt.

Ministeriernes Omlægning. Den snævrere Kommission, bestaaende af Departementscheferne Vedel i Indenrigsministeriet og Busck-Nielsen i Handelsministeriet samt Generaldirektør Nordlien i Trafikministeriet, der i sin Tid blev nedsat til Overvejelse af Ministeriernes Omlægning, har i Følge »Hovedsladen« nu endt sit Arbejde og afgivet Indstilling til de forskellige Ministerier. Sagen vil formentlig komme til Behandling i næste Statsraadmøde.

Dødsfald. Svendborg, den 7. Januar. Konsul L. J. vander Hude, Svendborg, er i Morges afgaaet ved Døden, 72 Aar gammel. Den Afdøde var Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab og Formand for Repræsentantskabet for Handels- og Landbrugsbanken. (Ritz. Bur.)

Spærring af Södertälje Kanal. I Følge Bekendtgørelse fra den svenske Vandfaldsstyrelse er Södertälje Kanal spærret for Trafik fra 1. Januar 1914. Spærringen har sin Grund i Arbejdet for Kanalens Ombygning og formodes at ville vare til den 1. Maj 1914. (Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Appelleret Sø- og Handelsretsdøm. Vi har bragt i Erfaring, at den i dette Blads Nr. 1 d. A. refererede Sø- og Handelsretsdøm, Nr. 77/1913, Det Offentlige kontra Maskinmester H. J. T., ved hvilken Maskinmesteren idømtes en Bøde til Statskassen af 175 Kroner og Sagens Omkostninger, er appelleret af det Offentlige.

25 Aars Jubilæum kan den 28. ds. fejres af det kendte og ansete Firma V. Lowener, Vesterbrogade 9 B.

Skibsfarten paa Kotka. Cadenius & Grahn. Kotka, meddeler os den 9. Januar, at Skibsfarten paa Kotka er afsluttet.

Rapporteret Skib. Dampskibet »Louisiana« af Kjøbenhavn, der er ankommen hertil, meddeler følgende: »Den 30. December Kl. 2 pm. passeredes belgisk Sejl-skib M. B. T. W. (»Katanga« af Antwerpen) paa 39° 25' N. Br., 30° 49' V. Lgd. Skibet ønskede sig rapporteret med alt vel.«

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 11 Eksaminander, der alle bestod, til den almindelige Maskinisteksamens Hjælpefag 37, der alle bestod, til Maskinfag 33, hvoraf 30 bestod. Til elektrotekniske Fag indstillede sig 51, hvoraf 45 bestod. Til Motorpasserprøven indstillede sig 9, der alle bestod.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 13. Januar.

Danske Farvande pr. Post.

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

Limfjorden. Thyborøn Kanal (12.) Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Ved Løgstor (12.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Ved Aalborg (12.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Mariagerfjord (11.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Randersfjord (12.) Løs Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Koldingfjord (12.) Inderfjorden: løs Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Odensefjord (11.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Skelskørfjord (11.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Isefjorden. Ved Roskilde (12.) Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Ved Frederikssund (12.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Præstøfjord (12.) Fastis, lukket for Sejlskibe.

Stegø (12.) Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Guldborgsund (12.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Nakskovfjord (12.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Bandholm (11.) Udenfor Havnen: løs Sjø- og Kvadderis, lukket for Sejlskibe.

Inddragne Lystønder: »Sandodden« og »Fovrfeld«.

Tyske Farvande.

Memel. Sø og Revir: svær Fastis, kun mulig for kraftige Dampere.

Pillau. Søen: isfri. Havnen: tynd Fastis. Neufahrwasser. Søen: usigtbar; Reviret: svær Drivis og svær Fastis.

Swinemünde. Strømmen: spredt Drivis og løs Sjø- og Kvadderis, Inderhavnen: løs Sjø- og Kvadderis.

Warnemünde. Sø og Havn: isfri; Warnow: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Løbene til Sundsvall: Drivis; indenfor Draghallen: tynd Fastis, Skibsfart kun mulig med Isbryderhjælp.

Gelle. Løbene til Gelle: svær Fastis, Rendø holdes aabn med Isbryder; Skutskär: svær Fastis, kun mulig med Isbryderhjælp.

Ørskær. Søen: sammenpakket Sjø- og Kvadderis, kun for kraftige Dampskibe. Isrende i Grepen.

Soderarm. Søen isfri. I Furusund: Isrende. Sandhamn. Fra Kannholmen til Stockholm: tynd Fastis.

Strömstad. Idefjorden: svær Fastis, kun mulig med Isbryderhjælp.

Den franske

Postdamper „Saint Augustin“s Forlis.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget nedenstaaende Beretning, som paa Grund af Pladsmangel har henligget temmelig længe, men dog vil være af Interesse.

Den 2den Januar 1913 forliste Dampere »Saint Augustin«, tilhørende Compagnie Transatlantique i Middelhavet paa Rejse fra Marseille til Bona.

Kaptajnens Rapport til Soforklaringen lyder saaledes: »Saint Augustin«, 1.816 Tons, afgik fra Marseille den 31. December 1912, Kl. 5.30 Em., med 102 Postsække, en stor Pakkepost, 380 Tons Gods og 46 Passagerer.

Vejret var smukt. Om Natten friskede Vinden op fra ØSØ, Søen rejste sig, og Vejret blev overtrukket. Den 1ste Januar 1913 Kl. 8 Fm. var Søen meget høj og Skibet arbejdede haardt.

Kl. 0.30 Em. blev jeg af 1ste Mester underrettet om, at der havde vist sig en Lækage i Maskinrummet, under

det Sted, hvor Kondensatorens Indsprøjtningsrør mundede ud i Skibssiden.

Jeg begav mig straks ned i Maskinen og fandt Personalet beskæftiget med at stoppe Lækagen. Alle Pumper sættes i Gang, men Vandet steg mere og mere, trods alle Forsøg, som gjordes paa at stoppe Lækagen. Kl. 9.45 var Maskinrum og Fyrplads oversvømmet og Dørkene revet op ved Vandets Rulning.

Det var snart efter ikke muligt at fyre mere, da Vandet steg til Fyrdørene og slukkede Fyrene. Maskinen blev ved at gaa, til der ikke var mere Damp paa Koderne. Alle vandtætte Døre var allerede lukket.

Jeg lod da alle Fortøjer gøre klar for alle Eventualiteters Skyld. Hver Passager fik angivet sin Plads og blev forsynet med Redningsbælte.

Lastrummene, som hyppig pejledes, viste intet Tegn paa Vand. Det var først Kl. 3.15 om Morgenen den 2den Januar, at Pejlingen af Agterlasten viste en Meter Vand. En halv Time senere 1.65 Meter. Situationen var meget kritisk. Skibet sank hurtigt, og da jeg frygtede, at Skoderne mellem Maskin- og Lastrum skulde give sig, afholdt jeg Skibsraad, og det vedtoges enstemmigt at forlade Skibet og holde os i Nærheden af det.

Medens Baadene, uden Uheld, sættes i Vandet, saa vi to Dampere styre forbi. Vi gjorde Nodsignaler, men observeredes ikke. Vinden sprang nu pludselig Vest og forårsagede en meget uregelmæssig Sø.

Efter, som sidste Mand at have forladt Skibet, lod jeg Baadene binde sammen i Kæde og holdt mig saaledes til Kl. 11 Fm., da vi blev observeret af en engelsk Dampere »Tyria«, tilhørende Cunard Linien. Vi var den Gang paa 37° 42' N. Br. og 7° 26' Ø. Lgd. »Tyria« holdt ned paa os og tog os alle om Bord, saavel som Baadene. Kl. 0.30 var alle om Bord. »Tyria« som laa en Sømil fra »Saint Augustin« holdt ned mod denne og satte en Baad i Vandet, i hvilken 1ste Styrmand, 1ste Mester og to Mand fra »Tyria«, 1ste Styrmand, 2den Mester og to Mand fra mit Skib og jeg selv roede over til »Saint Augustin« for at undersøge, om det var muligt at læge den paa Slæb. Man blev enig om, at det var et Forsøg værd, og fik en Slæber anbragt mellem den og »Tyria«, og sat den fast til Mesanmasten. Kl. 3.30 Em. var »Saint Augustin« paa Slæb af »Tyria«. Kl. 4.30 sprang Slaalkablet. Det blev erstattet med et sværere, hvorefter Slæbningen genoptoges.

Vinden friskede mere og mere op fra Vest. Kl. 11.50 Em. da vi befandt os paa 37° 26' N. Br. og 8° 01' Ø. Lgd. sank »Saint Augustin«. »Tyria« fortsatte sin Rejse til Bona, hvortil vi ankom den 3die Januar Kl. 6 Fm. Med Undtagelse af Bemandingslisten er alle Skibets Papirer gaaet tabt.

Sammen med mine Officerer tillægger jeg Skylden til Lækagen en Kollision med et under Vandet drivende Vrag.

Skibet, som var bygget i 1880 paa Tynen, var 99 Meter langt, 10 Meter bredt og maalte 1.816 Tons. Maskinen 2,600 HK.

Raseriet mod Compagnie Transatlantique, da Forliset blev bekendt, var saa stort, at man i Bona forsøgte at stikke Ild paa dets derværende Kontorer, hvilket kun med Møje forhindredes. Man mener nemlig, at Skibet har været for gammelt, skønt Rederiet kan bevise, at det i 1910 er klassificeret efter Veritas Klasse 1 og det førend hver Rejse i Marseille er inspiceret af Inspektørerne for Besigtigelsen af alle fra franske Havne udgaaende Skibe, og af dem har faaet Bevis for Sødygtighed til den forestaaende Rejse. Pladerne, hvor Lækagen fremkom, har imidlertid været saa tærede af Rust, at de ikke har kunnet taale de Forsøg, der gjordes paa at proppe de lække Naglehuller.

En i Bona bosiddende Ingeniør, som gjorde Rejsen med som 1. Klasses Passager, og som har assisteret ved Forsøget paa at tætte Lækagen, erklærede i Bladene, at Skaden ikke stammer fra nogen Kollision med nogen under Vandet drivende Genstand, men at det er Naglerne, som er tæret op i Pladesamlingen, og at Pladerne har

været saa tærede, at de ikke har kunnet staa for Forsøget paa at proppe Lækagen.

Tabet af Posten var meget følelig for Forretningsverdenen, da Aarsopgørelser etc. er gaaet tabt med den.

Hele den franske Presse rettede Angreb paa Compagnie Transatlantique, fordi dette holder sine Skibe i Fart, til de gaar ned og hjem.

Man forlangte, at det skulde sætte Resten af sine gamle Skibe ud af Fart og erstatte dem med ny moderne Baade, som har traadlos Telegraf etc. Dette havde »Saint Augustin« mærkelig nok ikke.

H. P. H.

Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger gaar det fremdeles kun trent med de hjemgaaende Befragtninger, men Raterne viser saa at sige ingen Forandringer i den forløbne Uge. Østen er en Ubetydelighed lavere som Følge af et større Tilbud af Tonnage. Hvad Kulfragterne angaar ligger disse gennemgaaende en Kende bedre, men der er i Øjeblikket ikke Udsigt til yderligere Opgang, da Tonnage er fremme i rigeligt Maal, og det kniber med at skaffe prompt Lastetorn. I Østersøen er der yderst faa Laster og kun til meget lave Rater, saa at adskillige i Rusland lossende Dampere er gaaet væk i Ballast. Baade herhjemme og i Sverig er enkelte Trampdampere bleven lagt op. Der sluttedes sidst bl. a. som følger:

Østen etc. Hvede fra Sydaustralien 30/6 à 31/ til U. K. eller Kontinentet, 31/3 Marseille, Februar. Risbefragtninger fra Birma var lidt livligere paa Basis af 23/ à 24/ O. C. 6 d. mindre Holland, 22/6 Fiume eller Trieste, Februar—Marts. Kurrachee betalte 13/9 (÷ 2 pCt.) til Antwerpen, »scale terms«, pr. Februar, og Bombay efter samme Basis 14/6 til Hamburg, efter Dodvægt 17/3 à 17/6 Basis én Lossehavn (udsøgt Havn) U. K. eller Kontinentet, pr. Januar, 17/ pr. Februar, 6 d. ekstra to Lossehavn.

Sortehavet etc. Der sluttedes næsten intet for Korn. De fleste Havne frembyder Isvanskeligheder; Sejladsen paa Donauen er ved at ophøre. Sulina/Rotterdam sluttede ned til 5/7½, prompt. Fra Novorossisk betalles for Korn kun 6/ à 6/3 til Rotterdam, 3 d. mere til Antwerpen, Weseren eller Emden, 6 d. mere Hamburg, prompt. Fra Varna eller Burgas 6/6 Antwerpen eller Rotterdam. Eris Poti/Fleetwood 9/, Boulogne 9/, Antwerpen 8/6 (500—500), prompt. Eris Nikolajeff/Middlesbro 6/1½ (2.000—2.600), prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria/Hull 6/3 pr. 2den Halvdel Januar, 7/3 Harburg, prompt. Salt 15/ Cadiz/Rosario (5,200), 11/9 Island (1,500). Eris 4/3 Algier/Cardiff (4,800), 4/3 Hornillo Bay/Rotterdam (5,000), 5/6 Seriphos/Rotterdam (4,500), fri Despatch. Fra Bilbao betaltes 3/10½ Cardiff, 4/ à 4/1½ Rotterdam, 4/3 Ayr, 4/6 Glasgow.

Nordamerika. Deals fra Miramichi 40/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (1,400 Stds.), Maj Afskibning. Korn Boston (Mass) 2/ til Avonmouth pr. 15. Januar (14,000 Qr.). — Petroleum New York 21 Cents Australien, option 24 Cents til New Zealand, Februar. Bomuld etc. Savannah 31/3 Bremen, 15.—25. Januar. Bomuld Norfolk 27/6 Liverpool eller Bremen pr. Januar. Kul Virginia 15/6 Rio Janeiro, Januar. Tømmer fra Golfen 85/ St. Nazaire og Nantes, Februar, 87/6 Holland og Wismar, Februar—Marts. Bomuld etc. Mobile 31/3 Liverpool, Januar. Timecharter større Baade 4/6 à 4/9, enkelte Rejser, Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, 5/3 Tilbagelevering Middelhavet eller Sortehavet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 13/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) til U. K. eller Kontinentet pr. c. medio Januar, 14/6 pr. Marts, 15/6 pr. 10. Maj—25. Juni. Buenos Aires eller La Plata 12/9 for Havre til én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 13/3 to Havne, ingen Reduktion direkte Havn, prompt. Bahia Blanca 13/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) til U. K. eller Kontinentet, prompt,

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfartsmønstrene hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sørøe Hav* og *Arabiske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgaaer ugentlig. Abonnementsprisen for alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, saar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagfatter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

62. Sverrig. Gotland S.-Kyst. Hoborg. Fyr forandres.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 53/1407. Stockholm 1913.)

I Løbet af 1914 skal Hoborg Fyr forandres til at vise Et-Blink hver 5 s. Samtidig forøges Lysevnen, og der oprettes en Taagesignal-Station, der skal give Et-Knald hver 5 m. 56° 55' 20" N. 18° 09' 04" E.

(Kort Nr. 205 og 206.)

63. Sverrig. Gotland E.-Kyst. Faludden. Taagesignal forandres.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 53/1406. Stockholm 1913.)

I Løbet af 1914 forandres Taagesignalet ved *Faludden* Fyr til at gives med en Sirene, der giver Tre-Stød hver 2 m. 56° 59' 47" N. 18° 23' 51" E.

(Kort Nr. 205 og 206.)

64. Sverrig. Västervik. Idö Stångskär og Stickskär. Forandring af Fyr udsat.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 53/1405. Stockholm 1913.)

Idö Stångskär Fyr, 57° 40' 19" N. 16° 47' 22" E., og Stickskär Fyr, 57° 43' 22" N. 16° 45' 26" E., der begge skal vise Et-Lyn hver 3 s., vil først blive forandret i Løbet af 1914.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1207 og 1208. København 1913.)

65. Sverrig. Svenska Björn. Fyrskib inddraget.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet *Svenska Björn* inddraget. 59° 34' 56" N. 19° 47' 50" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/3410 og 3411/2.008. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

106. Norge. Telefon- og Telegrafkabler udlagt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/637 og 639. Kristiania 1913.)

Ny Telefon- og Telegrafkabler er udlagt paa følgende Steder:

- 1) Over *Raftsvund* (*Steinbaknes—Hanskjølsvik*). 68° 27' 24" N. 15° 08' 30" E.
- 2) Over *Brako—Storneset*. 68° 20' 25" N. 15° 01' E.
- 3) Over *Bindalsfjord* (*Skauviknes—Hjelmsæt*). 65° 12' 40" N. 12° 12' 16" E.
- 4) Over *Frøtholmsund* (S.-Siden af *Sando—N.-Pynten af Mayo*). 62° 14' 06" N. 5° 29' E.
- 5) Over *Kvernæsund* (*Skudholm—Voksø*). 62° 13' 22" N. 5° 28' 40" E.
- 6) Over *Haugnesfjorden* (*Voksø NW.-Side—Kvamso N. for Döschernes*). 62° 12' 45" N. 5° 25' 20" E.
- 7) Over *Skjønhalssund* (*Kvaløen—Otterholmen*). 63° 47' 45" N. 8° 43' 20" E.
- 8) Over *Hestnesund* (*Helgebostado—Hestnes*). 63° 35' 06" N. 8° 36' 25" E.
- 9) Over *Strømefjorden* (*Tommervikboden—Helgebostado*). 63° 33' 38" N. 8° 31' 20" E.
- 10) Over *Milfjorden* (*Sortemyr—Klevset*). 62° 39' 10" N. 6° 45' 40" E.
- 11) Over *Misund* (*Ottero—Mieen*). 62° 40' 25" N. 6° 40' 40" E.
- 12) Over *Vestrefjord* (*Birkerold—Langset*). 62° 37' 20" N. 6° 40' 00" E.
- 13) Over *Harofjorden* (*Risnæs—Ostnæs*). 62° 36' 25" N. 6° 20' 00" E.
- 14) Over *Grytelfjord* (*Langnæs—Havnsund*). 62° 31' 40" N. 6° 16' 30" E.
- 15) Over *Ellingsfjorden* (*Aalesund—Kverve*). 62° 29' 25" N. 6° 10' 30" E.
- 16) Over *Dragsund* (Kablerne, der var optaget paa Grund af Uddybning, er atter udlagt). 62° 16' 54" N. 5° 50' 15" E.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.

- R 1410 England, west coast. — St. Govens head to New quay.
 R 3688 Gulf of Mexico. — Ports on the west coast of Florida.
 † 137 Japan. — Harima nada.
 R 2734 China. Si kiang. — Sam chau to Chau sun.
 R 506 Brazil, east coast. — Port of Bahia de Todos os Santos.

Holland:

- N Lichtenlijst van Nederlandsch Oost- en West-Indië 1914.
 N Bijlage I op den Zeemansgids voor de Nederlandsche kust. Lichtenlijst van Nederland, 1914.
 N Bijlage II op den Zeemansgids voor de Nederlandsche kust. Betonningsstaat van Nederland, 1914.

Tyskland:

- N Verzeichniss der Leuchtfeuer, Nebel- und Zeitsignale aller Meere 1914. (8 Hefter).
 R 59 Nordsee, Küste von Deutschland und Holland: Ensmündung. 1 : 50 000.
 N 614 Gelbes Meer: Seegebiet vor der Kautschou-Bucht. 1 : 200 000.

66. **Sverrig. Söderarm—Stockholm. Lerskären. Forandring af Fyr udsat.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1403. Stockholm 1913.)
Östra Lerskären Fyr, der skal vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., og *Västtra Lerskären*, der skal vise Rø-Lyn hver 1 s., vil først blive forandret i Løbet af 1914. c. 59° 44' 1/4" N. 19° 14 1/2' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1910. København 1913.)
67. **Sverrig. Bottniske Bugt. Löfstabukten. Fagerviken og Karlholm. Afmærkning forandres.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1402. Stockholm 1913.)
 Ved Forsærnsudlægningen 1914 sker følgende Forandringer i Afmærkningen af Farvandet til *Fagerviken* og *Karlholm*:
 1) Den sorte Vager med Ballon ved *Klinsgrund* flyttes fra 60° 36' 18" N. 17° 46' 01" E. til 60° 36' 24" N. 17° 46' 18" E. 2) Stagen ved *Västtra Karlsgrund* flyttes fra 60° 34' 42" N. 17° 45' 05" E. til 60° 34' 40" N. 17° 45' 10" E. 3) Stagen ved *Per Görans* Grund flyttes fra 60° 33' 42" N. 17° 41' 40" E. til 60° 33' 41" N. 17° 41' 43" E.
68. **Sverrig. Bottniske Bugt. Stora Fjäderägge. Fyr forandres.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1319. Stockholm 1913.)
 I Løbet af 1914 forandres *Stora Fjäderägge* Fyr til at vise Tre-Blink hver 15 s. Linsapparat af 3de Orden. Lysevnen forøges. Samtidig oprettes en Taagesignal-Station med Sirene, der giver Tre-Slød hver 2 m., 63° 48' 30" N. 21° 00' 25" E.
69. **Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Kristinestad. Grund afmærket.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 53/1411. Stockholm 1913.)
 I Farvandet fra Søen til *Kristinestad* er fundet en Stengrund, *Mattssongrund*, med 4,2 m Vand. Paa N.-Siden af Grunden er udlagt en Vager med N.-lig Topbetegnelse. 62° 11' 26" N. 21° 18' 37" E.
70. **Finland. Finske Bugt. Standaard Red. Oplysning om Grunde.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/9. Berlin 1914.)
 1. 6,7 m Grunden, som paa E.- og W.-Siden er afmærket med Spiritønder, er uddybet til 7,9 m. 60° 29' 48" N. 27° 47' 08" E.
 2. 7,3 m Grunden, som er afmærket med en Spiritønde med Kryds, har kun 7,0 m Vand og ligger noget N.-ligere end vist i Kortene paa 60° 28' 48" N. 27° 47' 47" E.
 3. En 7,0 m Grund ligger paa 60° 29' 23" N. 27° 47' 28" E. Positionerne svarer til *russiske* Kort.
71. **Rusland. Liban Fyrskib atter udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/63. Berlin 1914.)
Liban Fyrskib er atter udlagt, og Reservefyrskibet er inddraget. 56° 31' N. 20° 51 1/2' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/1911. København 1913.)
72. **Tyskland. Hela. Fedderort. Fløjtebønde bortdrevet.**
 Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fløjtebønden *Fedderort O* drevet fra sin Station. 54° 37 3/4' N. 18° 50 1/2' E.
73. **Tyskland. Plantagenetgrund N. Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/119. Berlin 1914.)
 Omtrunt 2 Sm N. for Tønden ved N.-Enden af *Plantagenetgrund* er der observeret en afbrudt Vragmast, som var 2 m over Vandet. Tønden: *Plantagenetgrund N*. 54° 39' N. 12° 47' E.
- (*Thund* Spiritønde 7 B er udlagt i c. 6 m Vand ved N.-Enden af det gravede 6,1 m Løb henholdsvis 283° (misv. W. t. N. 5/8 N.) og 17° (misv. NNE.) fra samme Punkter. *Point of Shoals* Fyr: 37° 04' 06" N. 76° 39' 12" W.
99. **Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Port Royal Sund. Brod Floden. Archers Vig. Baake opløst.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 52/4394. Washington 1913.)
 Ved Kanten af Marsken ved Indløbet til *Archers Vig* er opløst en hvid, trekantet, pyramideforret Baake. 32° 21' 15" N. 80° 44' 10" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

100. **Mexiko. Campeche Bugt. Nautla Floden. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/34. Berlin 1914.)
 I Stedet for det slukkede Fyr er der paa N.-Siden af Floden, 800 m 305° (misv. NW. t. W. 5/8 W.) fra Munningen, midlertidig tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 13 Sm. Lysevne: 21 Sm. Hvid Gitterbaake. 20° 17' 40" N. 96° 47' 20" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2909. København 1913.)
101. **Cuba S.-Kyst. Santa Cruz del Sur. Ceiba Banke. Tønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 25. London 1914.)
 Paa E.-Siden af Banken 0,33 Sm 113° (misv. ESE.) fra 4,2 m Pullen er udlagt en sort Stumpønde. *Ceiba* Banke: 20° 25' N. 78° 01' W.
102. **Italien W.-Kyst. Capri. Lystønde udlagt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 321/340. Genova 1913.)
 Tæt ud for Hovedet af en Bølgebryder, som bygges ved *Marina Grande di Capri*, er udlagt en Lystønde, der viser rødt, fast Lys. Lystønden skal holdes om Bagbord for Indgaende. *Capri*: 40° 33' N. 14° 14' E.
103. **Stilien N.-Kyst. Palermo. Fyr slukket. Midlertidigt Fyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 1/8. Genova 1914.)
Palermo Fyr, der skal forandres til et hvidt Lynfyr, som viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,18 s., Mørke 4,82 s., er slukket. Det ny Fyrs Synsvide bliver 15 Sm. Et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,3 s., Mørke 4,7 s., er midlertidig tændt. Flammens Højde: 12 m. Lysevnen er mindre. 38° 07' 53" N. 13° 22' 17" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2504. København 1913.)
104. **Italien E.-Kyst. Porto-cannale del Lido. Grund.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 322/344. Genova 1913.)
 En 6 m Grund ligger c. 1585 m 961 1/2° (misv. E. t. S. 3/8 S.) fra *San Nicoló del Lido* Senator, der ligger paa 45° 25' 57" N. 12° 23' 34" E.
105. **Bulgarien. Sorte Hav. Varna Bugt. Kap Galata. Fyr ombyttet.**
 („Avvis aux Navigateurs“ Sofia, den 8de December 1913.)
 Kap *Galata* Fyr er ombyttet med et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 15 s. Flammens Højde: 65 m. Hvidt, 8 1/2 m højt Taarn. Lysevne: 28 Sm. 43° 10' 00" N. 27° 58' 35" E.

91. **England. Morecambe Bugt. Heysham. Oplysning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/22. Berlin 1914.)
 Sandene N. for Farvandet *Heyslam Lake* har forandret sig betydeligt. Ved S.-Enden af *Clark Wharf Spit* er udlagt en hvid og rød lodret stribet Lystønde 2 med Topbetegelse 3,2 Sm 252° (misv. W. $\frac{1}{8}$ S.) fra *Middleton Taarn*. Den viser hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 3 s., Mærke 7 s.. Den hidtidige Lystønde Nr. 2 har nu Nr. 3 og ligger 2,45 Sm 259½° (misv. W. $\frac{1}{2}$ N.) fra ovennævnte Taarn. Den hidtidige Lystønde 3 ud for *Heysham* har nu Nr. 4 og er hvid og rød lodret stribet.
 Lys- og Klokketønden *Grange* i *Grange Kanal* er flyttet og ligger nu 2,65 Sm 300½° (misv. NW. $\frac{1}{8}$ N.) fra *Middleton Taarn*, som ligger paa c. 54° 01' N. 2° 54' W.
92. **Island E.-Kyst. Reyðarfjördr. Vattarnes Fyr atter i Orden.**
Vattarnes Fyr er atter i Orden og viser To-Blink hver 15 s. 64° 56' (02") N. 13° 41' (30") W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1829. København 1913.)
93. **Island N.-Kyst. Siglufjördr-Havn. Fyr atter tændt.**
Siglufjördr-Havn Fyr er atter tændt. 66° 09' (25") N. 18° 52' (30") W.
(Fyr-Fort. Nr. 638.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/2114. København 1913.)
94. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Bird Island. Baako nedlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4382. Washington 1913.)
Bird Island Stangbaake er nedlagt. 42° 21' 18" N. 71° 01' 18" W.
95. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. South Shoal. Tønde flyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4386. Washington 1913.)
South Shoal Tønde 4 ved S.-Enden af *Overfalls* eller *South Shoal* er flyttet c. 820 m W. efter og ligger nu i c. 9 m Vand ved W.-Kanten af Grunden 46¼° (misv. NE. $\frac{3}{4}$ E.) fra *Kap Henlopen Fyr* og 155½° (misv. S. t. E. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Brandywine Shoal Fyr. Kap Henlopen Fyr*: 38° 46' 42" N. 75° 05' 03" W.
96. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Brown Shoal Lys- og Klokketønde forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4387. Washington 1913.)
Brown Shoal Lys- og Klokketønde 7 er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mærke 1 s. 38° 55' 45" N. 75° 06' 52" W.
97. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomoke Sund. Beach Island Shoal. Tønde flyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4389. Washington 1913.)
Beach Island Shoal Tønde 2 er nu en Spiritønde. Den er flyttet c. 275 m NW. t. N. efter og ligger i c. 13 m Vand paa 37° 47' 50" N. 75° 50' 25" W.
98. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. James Floden. Tønder udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 52/4391. Washington 1913.)
Channel Spiritønde 7 A er udlagt i c. 6 m Vand ved S.-Enden af det gravede 6,1 m Løb, 271° (misv. W. $\frac{1}{2}$ N.) fra *Jail Island* højre Kant og 4° (misv. N. $\frac{3}{4}$ E.) fra *Point of Shoals Fyr*.

74. **Tyskland. Kiøler Fjördr. Tønde atter paa Station.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/36. Berlin 1914.)
 Klokketønden *Kiel I* er atter paa Station. c. 54° 27' N. 10° 18' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/21. København 1914.)
75. **Tyskland. Kiøler Fjördr. Friedriehsort Fyr forandret. Sejlanvisning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/5. Berlin 1914.)
 Dampere, som kommer fra det indre af *Kiel Havn*, maa fra Lystønden *Kiel 8* holde op i den grønne Ledefyrlinie paa *Batterieck*, Pejling 39½° (misv. NE. $\frac{1}{2}$ E.), indtil *Friedriehsort Fyr* er tværs i Pejling c. 309½° (misv. NW. $\frac{1}{2}$ N.), og først derefter maa de sætte Kurs til Søs fri af Lystønden *Kiel 6*.
 Tiden for Kursforandringen angives ved den røde Lysvinkel, der er indsat i *Friedriehsort Fyr* mellem Pejlingerne 300° og 320° (jvnfr. „E. f. S.“ Nr. 37/1705 for 1913), og som nu er traadt i Virksomhed.
 Dampere, der fra *Kaiser-Wilhelm-Kanal* staar til Søs, skal holde Kurs i Kanal-slusens Retning c. 102° (misv. ESE.), indtil de naar *Batterieck Ledefyr*linie.
Batterieck Ledefyr: c. 54° 23¼' N. 10° 13' E.
(Kort Nr. 157, 160 og 243.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2374. København 1913.)
- II. **Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**
76. **Danmark. Sundet. Hornbæk. Fyr midlertidig slukket.**
 Paa Grund af Beskadigelse er det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Sand-fangeren ved Havnen slukket indtil videre. Skaden vil snarest blive udbedret. 56° 05' (47") N. 12° 27' (42") E.
77. **Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrom. Sandhøge Fyr overisot.**
Stenhøge Fyr midlertidig slukket.
Sandhøge og Stenhøge Fyr er overisede. *Stenhøge Fyr* er slukket, det vil blive tændt, saasnart Vejrforholdene tillader det. 55° 06' 20" N. 12° 13' 23" E.
78. **Danmark. Store-Bælt. Langeland N. Hov-Sand. Vrag uskadeliggjort.**
 Vraget af Jagten *Emilie*, der var sunket paa *Hov-Sand*, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Vraget ligger i 7,6 m Vand. Mindste Dybde over Vraget er 5,5 m. 55° 10' 35" N. 10° 57' 40" E.
(Kort Nr. 163, 221 og 251.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2516. København 1913.)
79. **Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Dejro N. Vrag uskadeliggjort.**
 Vraget af Jagten *Proven*, der var sunket W. for *Store-Egholm*, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 5,7 m. 54° 54' 42" N. 10° 27' 15" E.
(Kort Nr. 238, 241, 243 og 253.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/29. København 1914.)
80. **Sverrig. Kattegat. Stora Varholmen. Forandring af Fyr udsat.**
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 53/1415. Stockholm 1913.)
Stora Varholmen Fyr, der skal forandres til at vise To-Lyn hver 6 s., vil ikke blive forandret før i Løbet af 1914. 57° 41' 47" N. 11° 42' 05" E.
(Danske Løds Side 244.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1324. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 81. Sverrig. Kattegat. Stora Dyrö. Forandring af Fyr udsat.**
 („Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 58/1415. Stockholm 1913.)
Stora Dyrö Fyr vil ikke blive forandret før i 1914. Det skal forandres til et hvidt, rødt og grønt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:
1. grønt i Pejlingen fra c. 45° til c. 53°;
 2. hvidt i — — c. 53° — c. 58°;
 3. rødt i — — c. 58° — c. 67°.
- Naar man passerer Fyret, ses hvidt forstærket Lys. 57° 55' 31" N. 11° 36' 28" E. (Kort Nr. 211, 2-6 og 246. Danske Lods Side 242.)
 (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 30/1327. København 1913.)
- 82. Sverrig. Skagerrak. Svartskär. Forandring af Fyr udsat.**
 („Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 58/1415. Stockholm 1913.)
Svartskär Fyr, der skal forandres til at vise Et-Lyn hver 3 s., vil først blive forandret i Løbet af 1914. 58° 33' 01" N. 11° 13' 22" E. (Kort Nr. 236.)
 (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 30/1328. København 1913.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 83. Danmark. Grædyb. Lystønder midlertidig ombyttet med Vintersonmærker.**
 Paa Grund af Is er følgende Lystønder i *Grædyb* ombyttet med Vintersonmærker: 1) *Sandodden*. 2) *Forvæld*. *Grædyb*: 55° 27' N. 8° 20' E.
- 84. Tyskland. Østfrisiske Øer. Norderney. Dovehief. Afmærkning forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/14. Berlin 1914.)
 Lystønderne ved *Dovehief* er inddraget, og Løbet er nu afmærket med:
- a) En sort Barketønde med Ballon, mærket „*Dovehief*“, som Andvningstønde. 53° 45' 08" N. 7° 10' 14" E. b) Fire røde Spiritønder *A*, *B*, *C* og *D*. c) Tre sorte Spids-tønder *D 1*, *D 2* og *D 3*.
- (Kort Nr. 180.)
- 85. Tyskland. Ems. Oplysning om Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/125 og Telegram fra „Marineamt“, Berlin 1914.)
 Vraget af Damperen *Narvik*, der ligger c. 1200 m WSW. for *Hubertgal* Andvningstønde, er ikke mere synligt. Vraglystønden, der skal holdes om Bagbord for Indgaende, ligger paa sin Plads paa 53° 35' 20" N. 6° 20' 25" E.
 (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 52/1280. København 1913.)
- 86. Tyskland. Ems. Möwensteert Nord. Fyrskib ombyttet med Vintersonmærke.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/15. Berlin 1914.)
 Det ubemandede Fyrskib *Möwensteert Nord* er for Vinteren ombyttet med en Spiritønde (Treibblock), mærket „*Möwensteert Nord*“. 53° 33' 32" N. 6° 39' 43" E.
- 87. Holland. Zeegat van Texel. Westgat. Vrag forsvundet.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/18. Berlin 1914.)
 Vraget af Uddybmuskaskien, som var sunket i *Westgat*, er forsvundet, og den grønne Stumpstønde, der afmærkede det, er inddraget. 52° 55' 30" N. 4° 34' 36" E. (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 7/1. København 1909.)
- 88. Holland. Westerschelde. Borsele og Baarland. Belysning forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 1/19. Berlin 1914.)
 I. Ved *Borsele* er tændt følgende 3 Ledefyr i Stedet for de hidtidige 2 Fyr.
 a) Paa S-Siden af Sødget omtrent S. for *Borsele*: et Forfyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s. Lyset er:

1. hvidt opad Floden til Pejling 285°;
 2. rødt i Pejlingen fra 285° til 301°; over *Bug van Borsele*;
 3. hvidt fra Pejling 301° til 50 m E. for Spidstønde 6;
 4. rødt derfra til Lystønde 5;
 5. grønt derfra til 50 m N. for Spidstønde 3;
 6. hvidt derfra til Pejling 115°;
 7. rødt nedad Floden fra Pejling 115° til N.-Diget, over *Kallot* Banke. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 12,5 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. 51° 24' 49" N. 3° 43' 49" E.
 - b) Paa Inderdiget 159 m 354° (misv. N. 5/6 E.) fra ovennævnte Forfyr: et hvidt og rødt, fast Bagfyr (N.-lige Bagfyr). Lyset er:
 1. hvidt opad Floden til Pejling 104°;
 2. rødt i Pejlingen fra 104° til 117°, c. 100 m S. for den røde og sorte stribede Kugletønde 7 med Rhombe.
 - Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 12,5 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. 51° 24' 55" N. 3° 43' 48" E.
- Holdt overet med det under a nævnte Forfyr, leder det gennem *Tennenzen* Pas. c) Paa Inderdiget 502 m 109° (misv. SE. t. E. 1/2 E.) fra det under a nævnte Forfyr: et hvidt og rødt, fast Bagfyr (E.-lige Bagfyr). Lyset er:
1. hvidt opad Floden fra Pejling 273° til 50 m N. for Spidstønde B med Ballon;
 2. rødt derfra til Pejling 357°, gennem Stumpstønde 4;
 3. hvidt fra Pejling 357° nedad Floden til N.-Diget.
- Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 12,5 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. 51° 24' 44" N. 3° 44' 13" E.
- Holdt overet med det under a nævnte Forfyr, leder det gennem *Monte* Farvand. De under a, b og c nævnte Fyr vises fra rødbrune Gitterbaker.
- II. c. 11 m 192° (misv. SW. t. S. 3/4 S.) fra *Baarland* hvide og røde, faste Fyr
- Baake er opført en lignende Baake, paa hvilken der er tændt et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. Lyset er:
1. rødt opad Floden indtil 250 m fra Broen ved *Hoedekenskerke*;
 2. hvidt derfra til Pejling 78°;
 3. rødt fra Pejling 78° nedad Floden til N.-Diget.
- Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 9,5 Sm for hvidt og 6,5 Sm for rødt Lys. 51° 23' 44" N. 3° 54' 02" E. Den gamle Fyrbæke bliver foreløbig staaende.

- 89. England. Thomsen. Barrow Channel. Mouse Sand. Dybde afregt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1. Trinity House, London 1914.)
Mouse Sand er tiltaget S. efter: Drybden er kun 4,8 m ved Springtids Lav-vande c. 1/2 Sm W. for *Barrow* Tønde Nr. 17 paa Linien fra Tønden til *Mouse* Fyrskib. Man tilraades indtil videre at holde sig S. for denne Linie. *Mouse* Fyrskib: 51° 31' N. 0° 58' E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 90. England. Plymouth Sund. Undervandshindring.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 20. London 1914.)
 Om kort Tid udlægges en Række sammenhængende Blokke paa Flakket SW. for *Drake's Island*. Yderendene af Rækken afmærkes med Baaker med Trekant paa Toppen. Den NE-lige Baake c. 340 m 219° (misv. SW. t. W.) fra Flagstangen paa *Drake's Island*. Den SW-lige Baake c. 90 m 219° (misv. SW. t. W.) fra NE-Baaken. Baade maa ikke passere mellem disse Baaker. *Drake's Island*: 50° 21' N. 4° 09' W.

21

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S- og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 2022. China Sea—Tong King Gulf. Hainan strait—Shoal reported in eastern entrance. Position. At a distance of 7¹⁰/₁₀ miles, 342° (N. 19° W. Mag.), from Pochin hill pagoda, and 293° (N. 68° W. Mag.), from the north extreme of Hainan head. Lat. 20° 12' 50" N., long. 110° 33' 30" E., on chart No. 876. Depth, 4⁷/₁₀ fathoms. Remarks. The shoal has an extent of about 7¹/₂ cables on an east and west direction. Note. Reported (1913)^a has been placed against this shoal on chart No. 876. Variation. 1° E. (Notice No. 2022 of 1913, dated 29th December). — Charts affected. No. 876, Hainan strait. No. 2062, Tong King Gulf. No. 2661a, China sea, northern portion. Publication. China Sea Pilot, Vol. III, 1912, pages 350, 351.

No. 2025. Eastern Archipelago—Java North Coast. Batavia roads—Alterations in buoyage. (1) Alteration in description of buoy: Position. At north-eastern end of Van Dorth shoal. Lat. 6° 04' S., long. 106° 52¹/₂' E. Details. The light-buoy has been replaced by a white conical unlighted buoy. (2) Buoy established: Position. At a distance of 4¹⁰/₁₀ cables, 60° (N. 60° E. Mag.), from the light on the eastern breakwater of Tanjung Priok harbour. Lat. 6° 04' 42" S., long. 106° 53' 24" E., on chart No. 933. Description. A black conical buoy. Variation. Nil. (Notice No. 2025 of 1913, dated 29th December). — Charts affected. No. 933, Batavia roads. No. 2056, Sunda strait and approaches. No. 1653, Island of Java, western portion. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II, 1913, pages 91, 92.

No. 4. Admiralty Publications. The introduction of True bearings. Notice is hereby given that True bearings are being gradually introduced in all Admiralty Publications.

Details of the new system are as follows: (a) On charts: A new pattern compass is being gradually introduced which enables True Bearings to be laid off on the chart in addition to Magnetic Bearings. — The compass consists of two graduated circles, clearly separated from each other. — The outer circle is a True compass, graduated from 0° (True North) to 360°, measured clockwise. The inner circle is a magnetic compass, graduated in points and in degrees from 0° to 90° as heretofore. — The bearings of leading and clearing marks, etc., are given both True and Magnetic, and a note to this effect is placed in the title of the charts. Example. The bearing N. 62° W. true, with a Variation of 8° Westerly, will be shown thus: 298° (N. 54° W. Mag.). — (b) In Sailing Directions: Bearings will be given as True only, in degrees from 0° (North) to 360°, measured clockwise; and a note to this effect will be given in the title page, in the Advertisement, and in the page immediately preceding page 1 of all volumes of Sailing Directions. The Variation will continue to be given on each page as at present, so that Magnetic bearings may be obtained when required. — This alteration only applies to new editions of Sailing Directions and their Supplements. In the case of Sailing Directions in which Magnetic bearings are still given, Magnetic bearings will be given in their Supplements. — (c) In Notices to Mariners: All bearings are given both True and Magnetic in a similar manner to that adopted on charts. — (d.) Lists of Lights: Bearings will be given in all Parts of the List of Lights for 1914 as True only, in degrees from 0° (North) to 360°, measured clockwise. — On each page of the List of Lights, a footnote is placed stating that all bearings are True from Seaward. (Notice No. 4 of 1914, dated 1st January).

No. 5. China, Gulf of Pe Chih—Pei Ho. Taku bar—Customs hulk established. Position. At a distance of 13 cables, 264° (S. 88° W. Mag.), from Taku light-vessel. Lat. 38° 56' 40" N., long. 117° 51' 15" E., on chart No. 596. Description. Hulk Trenching. Remarks. All vessels waiting to cross the bar must anchor northward of a line drawn between the Customs hulk and Taku light-vessel, and within a reasonable distance of the former. The anchorage for vessels of heavy draught which discharge outside the bar, is the same as formerly, but they must anchor as near the Customs hulk as their draft will safely permit. Variation. 4° W. (Notice No. 5 of 1914, dated 1st January). — Charts affected. No. 2653, Pei ho or Peking river. No. 598, Li tsin ho to Ning hai. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 494.

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Januar. 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116 — 1/4	116	116 1/4
Danmark	95 — 1/4	95	95 1/4
Norden	103 — 1/4	102 1/4	103 1/4
Gorm	—	—	—
Carl	102 1/4 — 103	102 1/4	102 1/2
Dannebrog	124 3/4 — 125 1/4	125 1/4	125 1/2
Skjold	87 — 86 1/4	86 1/4	87 1/4
Urania	29 1/2 — 1/2	29 1/2	29 1/2
Neptun	114 — 1/2	114	114 1/4
Dampsk. af 1896	114 1/4 — 1/2	114 1/4	114 3/4
Hejmdal	120 1/4 — 119 3/4	120	120 1/4
Østasiatiske	181 1/4 — 130	181	181 1/4
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	110	110	110 1/2
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	76 — 75 1/2	75 1/2	76
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
6 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
State- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	82 3/4	82 1/2	82 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	82 3/4	82 1/2	83
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	88 1/2	90 1/2
4% — — — 2. Serie.	—	93	95
4% — — — 1.	—	94	96
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	88 1/4	90 1/4
4% — — —	—	90 1/2	90 3/4
3 1/2% Landkreditk.	—	84 1/2	86 1/4
4% Østift. Kreditf.	—	90 1/2	91

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	143	144 3/4
Privatbank	109 — 108 3/4	108 3/4	109
Landmandsbank	—	142 1/4	142 3/4
Handelsbank	146 1/4	146	146 1/2
Grundejerbank	—	12	13
Burm. & Wain	91 1/2 — 92 1/2	92	92 1/4
Helsingørs Jærnek.	—	—	—
Sukkerfabr.	240 3/4 — 240	240 1/2	240 3/4
Bryggeri Aktier	237 1/2 — 239 1/2	237 1/4	238

Vekselkurser d. 14. Januar 1914.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.24	18.19
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 13 Januar 1914.	
Russiske Noter	215.35
4% Russiske Consols	87.50
3 1/2% Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	88.75
5% Rumænske Stats	100.70
4% — — — 1890	94.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 44,000, „Danmark“ 96,000, „Norden“ 76,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 214,000, „Skjold“ 72,000, „Urania“ 8,000, „Dampskib. af 1896“ 124,000, „Hejmdal“ 84,000, „Gorm“ 36,000, „Neptun“ 160,000, „Dansk-russisk“ 203,000, „Østasiatisk“ 160,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

14/6 for Havre til L. H. A. R. eller én Havn Bristol Channel, option to Havne Bristol Channel 15/, 15.—31. Januar.

Østersøen. Der findes næsten ingen Laster. Reval er nominal Basis 10½ d. Hvedebasis til Rotterdam. I Rigabugten er der nu en Del Is, og Eksporten maa foreløbig betragtes som ophørt. Fra Libau og Windau er der kun meget faa Laster paa Basis af 8½ d. Rotterdam. 9 d. Antwerpen, 9¾ d. Dunkerque. 1/ à 1/1½ Englands Vestkyst. Königsberg har intet at byde paa. Sukker fra Danzig eller Stettin var sidst fremme til c. 4/9 pr. Ton.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 5/3 Reval (2.000). 3/4½ Hamburg (2.200). 3/9 Boulogne (1.600). 4/10½ Bordeaux (1.900). 5/3 à 5/6 Lissabon (1.800—2.700). 7/6 Barcelona (1.200). 7/3 Nizza (2.500). 7/ Marseille (6.200). 5/9 Gibraltar (1.400). 6/1½ Oran (2.300). 7/6 Genua (3.300). 9/ Piræus (3.800). 8/ Aleksandria. 8/3 Konstantinopel. 8/ Port Said (4.700). 7/ Las Palmas (5.000). Humberen 5/3 à 5/6 Reval. 4/6 svensk Sundhavn (1.200). 8/9 Reykjavik (1.300). 4/9 Rouen (1.500). 4/9 Bordeaux (2.000). 7/6 Genua (3.500). 7/ Aleksandria (5.100). 7/9 Port Said (4.000). 14/ Buenos Aires (5.300—5.700). Firth of Forth 4/9 Horsens (1.200). 4/9 Karrebæksmunde (1.300). 4/6 Rouen (2.000). 4/7½ Bordeaux (2.000). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport nævner vi: 5/6 Kjøbenhavn (1.250). 3/10 Havre (1.900). 5/6 Lissabon (2.450). 7/6 à 7/9 Barcelona (3.300—4.500). Fres. 7/75 Algier. 8 Oran (2.600). 8¾ à 9 Marseille (3.700—4.600). 7/3 Genua. Savona eller Spezzia (5.000—6.000). 7/9 Neapel (4.800). 7/10½ Palermo (4.800). 8/ Aleksandria (5.600). 8/3 Konstantinopel. 7/10½ à 8/3 Port Said (4.400—6.000). 9/9 Colombo (6.000). 7/ Las Palmas eller Teneriffa. 7/6 Dakar (2.100). 14/ Rio Janeiro (5.000—6.000). 14/ Monte Video. 14/6 à 15/ River Plate (4.000—5.000). 15/ Rosario.

Skrevet den 13. Januar 1914.

Havarier og Forlis.

Mauranger, Dpsk. af Bergen, kom den 6. ds. paa Rejsen fra Marseille til Aarhus og Vejle med en Ladning Jordnødkager paa Grund paa Traskohagen i Vejlefjord; kom senere flot ved egen Hjælp.

Anna Alvin a, Barkskip af Riga, der, som meddelt kom paa Grund paa Anholt Østrev. er af Svitzers bragt flot og ind til Frederikshavn, hvor Skibet, som er blevet læk, maa løse og reparere.

Concordia, finsk Barkskip, har haft en meget langvarig og besværlig Reise, idet Skibet med en Ladning Staver fra Lovisa til Aalborg efter to Maaneders Forløb er naaet til Helsingør; her ud for var Skibet gaaet til Ankers, men i Løbet af Natten til den 7. ds. mistede det begge sine Ankere og kom i Drift. Damperen »Bien« af Helsingør kom Skibet til Hjælp og slæbte det til Kjøbenhavn, hvor det vil blive forsynet med ny Ankere.

Ingolf, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 7. ds. paa Rejsen fra Frederiksstad til England med en Ladning Træ strandet under en voldsom Snestorm paa Søsterøen ved Hvalerø og slaaet fuldstændig i Stykker. Besætningen, otte Mand, er paa Vraggods drevet i Land paa Søsterøen, hvorfra den senere er bjerget over til Hvalerø. Skibet, der var bygget af Eg i Marstal i 1902, maalte 198 Netto Reg.-Tons.

Lilly, Dpsk. af Esbjerg, er den 9. ds. strandet paa Præstørevet ved Kulmar og staar højt paa Land. Bjergningen besværliggøres dels af Soen og dels af Is, og det trækker mulig længe ud, inden Skibet atter kommer flot.

Alm, Barkskip af Lyngør, der, som meddelt, kom paa Grund paa Strandegårds Rev, er af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under Forhaling i New Orleans slaaet to Blade af Skruen og maa gaa i Dok for Reparation.

Prøven, Jagt af Svendborg, er med en Ladning Kul sunket udfor Æroeskjoving. Besætningen reddet.

Marienhørg, Dpsk. af Bremen, er med en Ladning Kul fra Rotterdam til Frederikshavn ankommet til Bestemmelsesstedet i læk Tilstand.

California, Skonnert af Halmstad, der, som meddelt, kom paa Grund paa Hallands Väderö, er nu blevet fuldstændig Vrag.

Louise, Skonnert af Romne, tilligemed et andet Fartøj, paa Slæb af Damperen »Hohenzollern« fra Stettin til Allinge, løb mod Damperen, da denne kom paa Grund; det andet Fartøj torpede derefter mod »Louise«, som fik betydelig Skade. Damperen fortsatte Rejsen, efter at være kommen flot, med Skonnerten paa Slæb, men kunde paa Grund af Sn og Storm ikke komme frem og maatte søge ind til Neksø. Skonnerten havde mistet Størstedelen af Dakslasten (Kul).

Vera, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under Udlosning af Espartogræs i Aberdeen haft Brand om Bord; c. 250 Tons af Ladningen er øde-

lagt af Ild og Vand. Skibets eventuelle Skade er endnu ikke konstateret.

Apollo, Galease af Lysekil, er paa Rejsen fra Solvesborg til Skagen med en Ladning Træ strandet ved Allinge og er blevet Vrag. Besætningen er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 8. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet.

Skibet — der ved Afsløbningen fik Navnet »Malmo« bygges for Regning A/S. Dampskibsselskabet Øresund.

Skonnert »Pampa« af Svendborg, tilhørende Aktieselskabet Pampa, Svendborg, er i Følge »Æro Avis« bleven solgt til Kaptajn J. Thorsteinsson af Marstal for en Købesum af 19.000 Kr.

Skibet, der er bygget i Svendborg i 1897, maaler 76 Netto Reg.-Tons og 59 Netto Reg.-Tons.



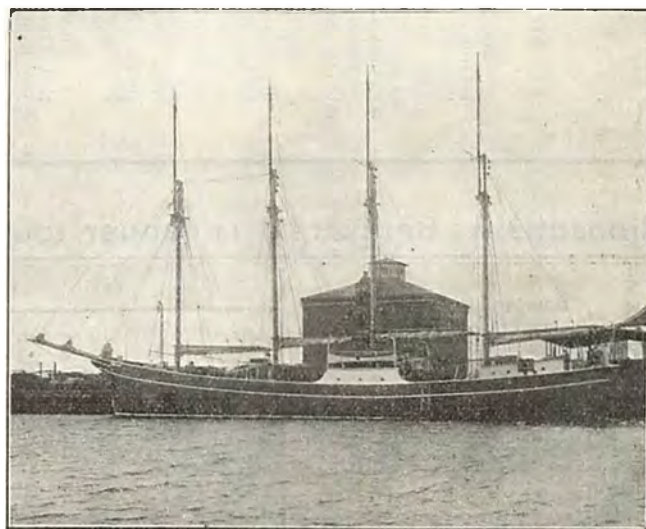
Forlang altid var

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/s „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskip, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faaes gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Catania 12/1. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 9/1. — Algarve, Borries, ank. Swansea 12/1. — Anglo Dane, Kann, ank. hertil 12/1. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Windau 12/1. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 10/1. — Arkansas, Egense, ank. hertil 31/12. — Arno, Lepper, afg. Cardiff 9/1. — Aurora, Gommesen, ank. Genua 12/1. — Baron Stjernblad, Kofod, ank. Riga 2/1. — Beira, Mortensen, afg. Sevilla 11/1. — Bergenhus, Meyer, afg. Bergen 12/1. — California, Petersen, afg. Kristiania 30/12. — Charkow, Søberg, ank. Antwerpen 11/1. — Chr. Broberg, Larsen, afg. herfra 11/1. — Christian IX, Gotthardt, ank. Pillau 12/1. — Christianssund, Andresen, ank. hertil 9/1. — Dagmar, Mueller, afg. Reval 12/1. — Dania, Jørgensen, afg. Filadelfia 10/1. — Ebro, Lange, afg. Libau 12/1. — Esbjerg, Strufoe, ank. hertil 12/1. — Ficaria, Munch, dokker i Helsingør. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 26/12. — Garonne, Kromann, ank. Riga 4/1. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 12/1. til Kristiania. — Hengest, Hansen, ank. Reval 5/1. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 10/1. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. herfra 7/1. — Jolantha, Kylesbech, ank. hertil 13/1. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 12/1. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 6/1. — Kiew, Tomnesen, pass. Holtenau 8/1. — Loire, Caignou, pass. Brunsbüttel 11/1. — Louise, Svan, ank. London 12/1. — Louisiana, Jon Jensen, ank. Aalborg 10/1. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Windau 7/1. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 12/1. — Nicolai II, Petersen, ank. Salonika 7/1. — Nordjylland, Bidstrup, afg. Rochelle 12/1. — O. B. Suhr, Pedersen, afg. Riga 12/1. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 13/1. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 10/1. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 12/1. — Perm, Tramp, ank. Libau 8/1. — Pregel, Iversen, pass. Peniche 12/1. — Romny, Bogvad, ank. Reval 11/1. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 8/1. — Saxo, Rasmussen, ank. Antwerpen 10/1. — Seine, Le Dizec, afg. Dunkerque 12/1. — Texas, Clauson Kaas, ank. New York 11/1. — Thyra, Dam, ank. Antwerpen 12/1. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 30/12. — Tomsk, Wiberg, afg. Denia 12/1. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 9/1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 12/1. — United States, Gottsche, ank. hertil 21/12. — Viking, Dam, ank. Havre 12/1. — Virginia, Fischer, ank. hertil 24/12.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 2/1. — Amalienborg ank. Blyth 6/1. — Brattingsborg ank. Huelva 4/1. — Borglum ank. St. Louis du Rhone 3/1. — Dausborg afg. Königsberg 11/1. — Elshorg ank. Genua 7/1. — Esrom pass. Gibraltar 11/1. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 10/1. — Frederiksberg pass. Brunsbüttel 10/1. — Guldborg ank. Tyne 8/1. — Gurre pass. Sagres 9/1. — Hammershus ank. Stettin 7/1. — Harildsborg ank. Riga 5/1. — Hundborg pass. Dunneth 10/1. — Jelling afg. New York 3/1. — Jømsborg ank. Libau 5/1. — Jungshoved afg. Tyne 29/12. — Jægersborg ank. Sunderland 3/1. — Kallundborg afg. Helsingør 10/1. — Kalo afg. Spezzia 10/1. — Klampenborg ank. Tyne 11/1. — Kronborg ank. Aalborg 10/1. — Lejre afg. St. Thomas 8/1. — Marselisborg pass. Portland 9/1. — Næsberg pass. Kjøbenhavn 11/1. — Randelsborg ank. Riga 2/1. — Silkeborg afg. Königsberg 11/1. — Skanderborg ank. Riga 28/12. — Skodsborg afg. Sunderland 10/1. — Spigerborg afg. Huelva 8/1. — Stegelborg afg. Ghent 7/1. — Stjerneborg ank. Malmö 5/1. — Soborg ank. Huelva 10/1. — Taaruborg afg. Kjøbenhavn 8/1. — Ulfsborg ank. Huelva 31/12. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 8/1. — Vordingborg afg. Hull 10/1. — Ørkild ank. Herrenwick 11/1.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Kjøbenhavn 12/1. — Sara, Jensen, afg. Cete 13/1. — Helene, Sørensen, ank. Riga 26/12. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 12/1. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 9/1. — Sjælland, Svarrer, ank. Hamburg 12/1. — Estrid, Hansen, afg. Rivadesella 12/12. — Agnete, Dam, afg. Aalborg 12/1. — Gunhild, Hansen, ank. Kalundborg 11/1. — Hermia, Farup, afg. Riga 13/1. — Alise, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 17/12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 13/1. — Martha, Christensen, afg. Palamos 13/1. — Elina, Rathje, afg. Dundee 13/1. — Therese, Pedersen, ank. Burntisland 13/1. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 13/1. — Dagny, Therkildsen, ank. Methil 13/1. — Simone, Møller, ank. Hartlepool 11/1. — Jeanne, Olsen, afg. Oran 7/1. — Vera, Riso, ank. Burntisland 11/1. — Daisy, Jørgensen, ank. Burntisland 8/1. — Annine, Leth, ank. Civita Vecchia 12/1. — Kamma, Løffer, afg. Alicante 10/1. — Betty, Lagesen, ank. Savona 4/1.

Det asiatiske Kompagni. Bandon ank. Glasgow 19/12. — Annam afg. Singapore 10/1. udg. — Siam afg. San Pedro 6/1. udg. — Bintang afg. St. Thomas 25/12. udg. — Silvercedar pass. Colombo 7/1. udg. — Jutlandia pass. Perim 11/1. udg. — Indien pass. Suez 11/1. udg. — Tranquebar ank. Shanghai 12/1. udg. — Arabien ank. Stettin 5/1. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 8/1. — Samui ank. Kjøbenhavn 9/1. — Chumpon afg. Singapore 12/1. hjemg. — Paugau afg. Sabang 7/1.

hjemg. — Kina afg. Singapore 8/1. hjemg. — Cathay pass. Sagres 5/1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 11/1. udg.

Vesterhavet. Nora, Lauritzen, ank. Bayonne 13/1. — Johanne, Mikkelsen, ank. Reval 12/1. — Nema, Degn, ank. Dunkerque 12/1. — Rigmor, Thomsen, afg. Sevilla 12/1. til Karthage. — Nordsoen, Lund, ank. Lorient 12/1. — Marie, Nielsen, ank. Alicante 12/1. — Dagmar, Sørensen, ank. Teignmouth 12/1. — Inger, Schiff, ank. Stockholm 12/1. — Høbe, Gregersen, afg. Nordenham 12/1. til Tyne. — Stella, Winther, pass. Cape Wrath 11/1. for Dublin. — Fylla, Winslow, ank. Marseille 11/1. — Nautik, Rasmussen, ank. Cardiff 11/1. — Cito, Jepsen, afg. Rivadesella 10/1. til London. — Bodil, Jensen, ank. Valencia 9/1. — Thyra, Jessen, afg. Bordeaux 9/1. til Oporto. — Olga, Christensen, pass. Gibraltar 8/1. for Bremen. — Karla, Nielsen, afg. Cardiff 8/1. til Suller. — Ulla, Hansen, afg. Blyth 8/1. til Stolpmünde. — Polly, Mathiasen, afg. Valencia 8/1. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, ank. Tetuan 7/1. — Laura, Thøgersen, afg. Portland 8/1. til Cadiz. — Nancy, Pedersen, afg. Bremen 7/1. til Santander. — Nexos, Basse, afg. Newcastle 6/1. til Alicante. — Ellen, Thoft, afg. Newport 5/1. til Villaricos.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Reval 2/1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 9/1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Reval 9/1. — Russ, Petersen, afg. Novorossisk 1/1. til Helsingborg. — Vladimir Sawin, Carstenson, afg. Tunis 9/1. til Boucan. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Aarhus 9/1. til Burntisland. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Fiume 24/12. til London. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rotterdam 25/12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 22/12. til Genua. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. Novorossisk 24/12. til Aalborg. — Newa, Dahl, afg. Pensacola 20/12. til Castellammare.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 9/1. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Trondhjem 12/1. — Svend, Schmidt, ank. Frederikshavn 11/1. — Urania, Clausen, afg. Immingham 12/1.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Calais 13/1. — Europa, Friis, afg. Blyth 9/1. — Frankrig, Nielsen, afg. St. John 3/1. — Tyskland, Danstrup, afg. Cardenas 17/12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Rouen 13/1.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Progresso 11/1.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Libau 4/1. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Hamburg. — Holland, Poulsen, ank. Middelfart 10/1. — England, Bennetsen, ank. Fredericia 11/1.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Newcastle 13/1. — Thorvaldson, Olsen, afg. Riga 13/1. — Nordpol, Nielsen, ank. Libau 13/1.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Port Talbot 6/1. til Dakar. — Fyen, Mathiesen, ligger i Libau.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Cardiff 11/1. — Nelly, Clausen, ank. Antwerpen 29/12. — Fanny, Erikson, pass. Holtenau 11/1. — Alexy, Sørensen, afg. Blyth 10/1. til Aalborg. — Dagny, Clausen, ank. Santander 9/1. — Mary, Duhn, afg. Bristol 8/1. til Aarhus.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Riga 11/1. — Anna Mærsk ank. Riga 3/1. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 10/1. — Eleonora Mærsk ank. Blyth 9/1. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 12/1. — Laura Mærsk afg. Norfolk 3/1. — Loxa Mærsk afg. Newport 9/1. — Peter Mærsk afg. Kalmar 11/1. — Sally Mærsk ank. Huelva 12/1.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4/1. — London, Larsen, ank. Bordeaux 9/1. — Paris, Andersen, ank. Rouen 10/1. — Bryssel, Ovesen, ank. Marseille 7/1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 3/1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Secondi 29/12. — Roma, v. Thun, ank. Ghent 12/1.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Korsør 10/1. til Leith. — Gulfaxe, Henningsen, ank. Rotterdam 12/1. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 12/1. til Korsør. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Rotterdam 12/1. til Burntisland.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elisesejff ank. Riga 8/1.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja afg. Harburg 8/1.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Methil 7/1.

Thuro. Petrine Hansen, Hansen, ank. Port Island 11/1. — H. A. Hansen, Andersen, ank. Danzig 13/1.

Sejlskibe.

Svendborg. Martin Nissen, Jensen, ank. Portsmouth 6/1. — Cornwall, Petersen, ank. Leith 11/1. — Magnet, Nielsen, ank. Aalborg 11/1. — Otto, Klug, ank. Sunderland 11/1. —

Flora, Sorensen, ank. Farsund 10./1. — Fortuna, Jørgensen, ank. Faro 9./1. — Ellen, Bodker, ank. Stettin 9./1. — Althea, Petersen, ank. St. Yves 9./1. — Rossing, Larsen, ank. Nyborg 10./1. — Erhardt, Larsen, ank. Kirkaldy 10./1. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Grangemouth 12./1.

Æra. Amor, Hansen, ank. Larache Havn 7./1. — Kristine, Rasmussen, ank. Hou 7./1. — Johanne, Hansen, ank. Slaham Harbour 8./1. — Svalen, Rosenbeck, ank. Falmouth 8./1. for Storn. — Hans Knudsen, ank. Larache 8./1. — Yrsa pass. Portlan Bill 6./1. — Jenny, Svane, er 1./1. prajet paa 25° N. Br. 25° V. Lgd. — Rota pass. Dover 7./1. vestg. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Assens 10./1. — Svalen, Rosenbeck, ank. Mivagrissey 10./1. — Albertha, Kromann, ank. Lorient 10./1. — Nor-

den, Rasmussen, er afg. Kristiania til Pontrieux. Gertrud, Christensen, ank. Horsens 11./1. — Marie, Raahauge, ank. Egersund, 11./1. — Dana, Boye, afg. Odense 12./1. til West Florida. — Laura, Hansen, pass. Beachy Head 8./1. ostg. — Nauta, Stærke, er den 7./1. prajet paa 57° N. Br. 4° Ø. Lgd.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Ved Aarskiftet (fortsat). — Kjøbenhavn, den 15. Januar 1914. — Den franske Postdamper »Saint Augustines« Forlis. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Koh og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

= Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Dansk Styrmandsforening

at holder

ordinær Generalforsamling

Søndag den 15. Februar 1914 Kl. 7 Efterm. i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæplads 13.

DAGSORDEN:

- 1—5. Se Lovenes § 15.
6. Meddelelse fra Bestyrelsen ang. Forhandlingerne med Rederierne vedrørende Løn, Ferie og Frihed.
7. Behandling af Lø-øreforsikringens Anliggender i Henhold til dens Loves §§ 15 og 17.
8. Eventuelt.

Udkommet er:

Teknisk maritim Ordbog

fra Dansk til Engelsk, Tysk og Fransk samt fra Engelsk, Tysk og Fransk til Dansk.

Udgivet af Maskinmestrenes Forening i Kjøbenhavn.

2den Udgave.

Udvidet og omarbejdet af O. Jürs, Kaptajn i Artilleriet. Pris indb. i Shirtingsbind 8 Kroner.

Faas i alle Bøelader.

H. Hagerups Forlag, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.



OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faæs overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

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

Detkongl.oktr.Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianagade 1. Telegram-Adresse: Kongelige Assurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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: Copenhavne. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab 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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10766.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Remington,

eneste Skrivemuskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Kakerlakker.

Det sikreste Middel til Udryddelse af Kakerlakker er:

Kalak Forsendes i Pakninger à Kr. 2,50 og 5,00 pr. Post mod Efterkrav

+ Porto.

I. G. Jensen.

Dronningensgade 73, Kjøbenhavn C.

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den brugbare Dyr.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibaarbejde. All adfores

hurtigt og solidt til moderate Priser.



G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

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.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 208.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1289.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Siemens 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. — Korkfænder. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smørepapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

LANDMANDSBANKEN

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnö, 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 & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilager. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“ Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Denthns Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 184.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarilager.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassea Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindlev, Vestergade, **Aalborg.**

Metalstøberi.

Spec.: *Skibsarbejde.*

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmægler 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 Remisæ fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget behørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer 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 6552.

AXEL LUND A/S

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

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

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

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.

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. Pettitlinie 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. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartejer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.
Telef. Central 8556.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76
Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
5886. 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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassee Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Kunsthypotek 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 2333.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

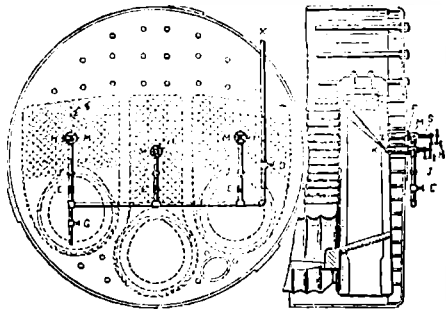
Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Januar 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Henser Rør, Plønder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at sæbne Røgstammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstønen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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.

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's Eftf.

Sølvtorvet 4. Telef. Bbro 1516 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 • •

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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit. Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

Cornelius Knudsen's



Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltydbemaaler.

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, 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“.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialiteter: Skibsklosetter.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

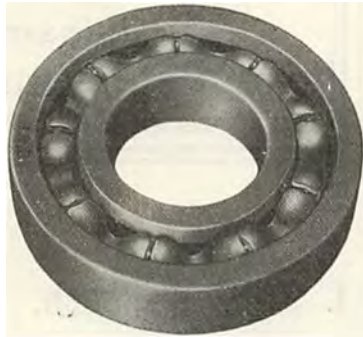
Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

KUGLELEJER D. W. F.

Største Lager.

Benyttes til:
Motorer, Pumper,
Automobiler
etc. etc.
og giver
største
Kraft-Besparelse
og
Drifts-Sikkerhed.



Kugleleje D. W. F.

Leveres med:
Selv-Indstilling,
særlig egnede
for
Lejer til
Transmissioner.
Fineste
Præcisionsudførelse

Telefon
7885.

V. LÖWENER,

Telefon
7885.

Kontorer og Lagere:

Kjøbenhavn: Vesterbrogade 9 B. Stockholm: Vasagatan 14. Christiania: Kirkegaden 20. Moskou: Mjassnitzkaja 32.

Berg & Larsen.
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.



Bjorch-Jensen & Co.

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

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. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
ansøger sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Boden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Bekendtgørelse.

Af 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 1913 har frelst Mand-skabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ausøgninger om Legatet kan indgives til Justitsmini-steriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 10. Januar 1914.

Z A I L E.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Fredagen den 6. Marts d. A. Kl. 3 Eftermiddag i Hotel Kongen af Danmark, Holmens Kanal Nr. 15, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive fore- taget:

- 1) Valg af 5 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag om Forhøjelse af Formandens Gage.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif- telsens Indtægter og Udgifter saavelsom Legatregn- skaberne for 1913 ville ligge til Eftersyn paa Forenin- gens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 10. 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- giveelse af Stemmeseddél under Iagttagelse af de i Vedtæg- ternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 15. Januar 1914.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Ved Aarsskiftet.

(Fortsat.)

Nordamerika laa ikke saa lidt daarligere end i 1912, hvortil Grundene er forskellige. Først og fremmest var Majshøsten en hel Del ringere i 1913, medens det hjemlige Forbrug samtidig var større, ligesom ogsaa Bomuldshøsten skuffede; dernæst var Eksporten af andre Varer gennemgaaende ogsaa mindre, og med den steds stigende Konkurrence af de regelmæssige Rutebaade blev Fellet for Trampdampere ret betydeligt indskrænket. Ogsaa den ny Toldtarif satte, som nævnt i Indledningen, en Hemsko paa Vareomsætningen i forskellig Retning, hvilket navnlig influerede paa Timecharterforretningen, og Opsendelsen af mange Baade i Ballast fra Sydamerika til U. S. trykkede ofte Raterne i det i Forvejen ikke stærke Marked. Ligesom andetsteds var Fragterne fra U. S. bedst i Aarets første Par Maaneder og i Juli, men fra August og indtil Aarets Udgang er der en fortsat nedadgaaende Bevægelse, kun afbrudt af enkelte ubetydelige Svingninger. Ser vi paa Raterne for tungt Korn fra nordlig Havn (Baltimore, Filadelfia, Boston etc.), da betales der indtil 3/6 i Januar til Rotterdam eller Avonmouth, 3/7½ anden udsøgt Havn, 3/10½ Kjøbenhavn, i Marts 2/9 Rotterdam eller Avonmouth, 3/1½ Kjøbenhavn, i April—Maj henholdsvis 2/6 à 2/7½ og 2/10½, i Juli indtil 2/9¾ Basis Rotterdam og derefter gradvis ned til 1/10½ (December). Fra Montreal svingede Raten mellem 2/6 og 3/1½ til Rotterdam eller Avonmouth. Til Lissabon fra Baltimore etc. betalles mellem 3/ og 4/9. For Kul fra Baltimore, Norfolk, Virginia etc. betalles indtil 18/6 Aleksandria og ned til c. 15/6, mellem 11/ (December) og 16/6 (Maj) til Vestitalien, 15/ og 22/6 Rio Janeiro, 15/ og 20/ River Plate. Af Planker fra Kanada etc. var Eksporten ret god, og der betalles fra St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 50/ à 55/ i Foraarsmaanederne, omkring 45/ ved Midsommertide, derefter mellem 42/6 og 50/ indtil Sæsonens Udgang. Fra Campbellton mellem 49/9 (Maj) og 57/6 (August) og fra Miramichi mellem 51/3 og 61/3 (August). Ogsaa af Petroleum i Kasser var Eksporten betydelig, og fra New York betalles bl. a. mellem 25½ og 29½ Cents til Japan (to Havne), 31 og 37 Cents til Ny Zeeland (seks Havne), 24½ og 32½ Cents til Kina (to Havne). De højeste Rater blev betalt i Februar—Marts. Fra Savannah etc. blev der paa Form »0« i Februar betalt 47/6 til U. K. eller Kontinentet, i Juli omkring 50/, hvorefter Raten gradvis gaar ned til 27/6 i December. For Bomuld betalles fra Wilmington til Liverpool eller Bremen lavest 25/ og højest 45/, fra Golfen henholdsvis 32/6 og 57/6. Gennemsnitsraten er udregnet til 34/9 fra Savannah og 43/4 fra Golfen, medens den i 1912 var henholdsvis 51/2 og godt 61/. Paa Netto Charter fra Golfen var Raten ved Aarets Begyndelse 18/ à 19/6 til U. K. eller Kontinentet, i Maj c. 15/, i Juli—August omkring 17/ à 18/ (pr. September—Oktober Afskibning), i Oktober c. 14/, i November c. 13/ og i December c. 12. Gennemsnitsraten er udregnet til godt 16/ mod c. 18/6 i 1912, 10/9 i 1911. Til Danmark betalles højest 21/6 (Marts), lavest 13/ (December). Den højeste Rate til Danmark i 1912 var 29/. For Tømmer fra Golfen betalles mellem 90/ og 127/6 til U. K. eller

Kontinentet (to Lossehavne), mellem 97/6 og 141/3 til Middelhavet (to Lossehavne), mellem 107/6 og 170/ River Plate, nedre Havn. For Korn fra New Orleans eller Galveston betalles mellem 3/4½ og 4/ pr. Qr. Hvede fra Portland (Oregon) fragledes til 32/6 (Maj) à 38/9 (August) til U. K. eller Kontinentet mod op til 51/3 i 1912. Timecharterforretningen laa livligt de første 6 Maaneder, og for store Baade betalles i dette Tidsrum fra 9/6 ned til 7/ Dødvægt for enkelte Trips, Levering U. S., Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, men i 2det Halvaar gaar Raterne gradvis ned til 4/. For Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet betalles højest 6/ à 6/3 Dødvægt (Januar), lavest 3/7½ à 3/9 (December). For Stillehavsfart blev betalt mellem c. 4/ og 8/.

Sydamerika. Høsten i La Plata Distrikterne var igen i 1913 stor, og det kan ikke siges andet, end at Markedet laa særdeles godt de første 4 Maaneder. I Maj og Juni indtræder der imidlertid lidt Nedgang, som delvis fortsættes til henimod Midsommertid, da et Omslag indtræder, og i August ligger Markedet atter flere Shillings højere, hvorefter en flovere Tone igen gør sig gældende, og med mindre Svingninger er det en fortsat Tilbagegang indtil Aarets Udgang. I de sidste 3 Maaneder (navnlig Oktober) gik en betydelig Mængde Dampere bort i Ballast, enten fordi de overhovedet ingen Last kunde faa eller fordi de kunde placeres fordelagtigere andetsteds fra. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet Basis O. C. (6 d. mindre direkte Havn) betalles ved Aarets Begyndelse 23/ à 24/6 og i Februar først op til 26/6, derefter op til 28/, som danner Aarets højeste Rate, og i Marts betales fra 25/ ned til 21/, i April omkring 20/ à 21/, i Maj fra 20/ ned til c. 16/6, primo Juni helt ned til 14/6. Fra dette Tidspunkt gaar det igen opefter indtil 20/ à 21/ naaes i August, men allerede i Slutningen af September er Raten nede paa omkring 14/6, i Oktober fra 14/ ned til 13/, i November 10/6 . . . 11/6. Gennemsnitsraten er udregnet til c. 18/6 mod 23/ i 1912. Fra Buenos Aires var Svingningerne i Samklang med Bevægelserne fra San Lorenzo Grænsen, og der betalles højest 27/ (Februar), lavest 10/ (Oktober). Fra Bahia Blanca svingede Raten mellem 29/ (Februar) og 14/ Basis O. C., men til direkte udsøgt Havn betalles helt ned til c. 10/ Havre (i Oktober). En Del Baade tog Quebracho Træ, som betalte mellem 20/ og 25/6 fra Colastine eller Santa Fe til Evropa eller U. S. Indtil 33/6 betalles til Riga. Kulfragterne udefter fra Evropa svingede egentlig ikke saa stærkt. Fra Wales til nedre Plata Havn betalles mellem 16/ og 18/ de første Maaneder, i Sommermaanederne op til godt 21/, derefter mellem 18/ og 20/ indtil omtrent henimod November, da de gaar ned til c. 15/ og senere til omkring 14/ ved Aarets Udgang. Gennemsnittet er c. 17/6 eller lidt over 3/ lavere end i 1912. Fra Hull til Buenos Aires eller La Plata betalles mellem 14/3 og 20/, fra Glasgow mellem 13/9 og 21/. Til Las Palmas eller Teneriffa betalles fra Wales mellem 6/9 og 9/9, fra Tynen mellem 7/6 og 9/9, til Rio de Janeiro fra Wales mellem 14/ og 19/6.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 22. Januar 1914.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler: Dockyard Port of Cromarty. Ved en »Order in Council« af 19. December 1913, fastsættes Grænserne for Cromarty's Havneterritorium, der delvis kommer til at omfatte Cromarty Firth og Moray Firth med alle i disse Fjorde værende Bugter, Vige, Søer og Floder, og gives et Reglement for Handelsskibes Benyttelse af denne Havn, hvoraf vi gengiver følgende:

Alle Handelsskibe eller private Skibe skal rette sig efter den kgl. Havnemesters Ordre.

Denne lader udlægge Fortøjninger (Moorings) og Mærkebojer for Flaadens Skibe i det Omfang, som Tjenssten kræver.

Ingen maa udlægge Fortøjninger for private Skibe uden skriftlig Tilladelse fra Havnemesteren.

Hvis et Handelsskibs eller et privat Skibs Anker fisker en af Regeringens Fortøjninger, eller et elektrisk

Kabel, eller en af Bojernes Fortøjninger, maa Føreren ikke prøve paa selv at komme klar, men skal uopholdelig melde det til Havnemesteren og modtage den Hjælp han bestemmer, for at der ikke skal ske Skade.

Intet Skib af over fem Tons Størrelse, som bliver nødt til, eller har faaet Tilladelse, til at ankre i eller nær ved et af de sejlbare Løb i Havnen, maa noget Øjeblik være uden Opsyn.

Ingen Baade maa komme indenfor 100 Fods Afstand fra Regeringens Etablissementer til Lands eller til Vands uden Havnemesterens Tilladelse.

Intet Skib maa opankres eller fortøjes indenfor 75 Favne, fra Centret af Regeringens Fortøjninger, eller saaledes at de kan beskadige de af Flaadens Skibe, som maatte være fortøjet der.

Intet Skib maa fortøjes saaledes, at det hindrer den fri Adgang til Kajerne eller fortøje ved Bøjer, som er anbragt for at afmærke Sejlløb eller Grunde.

Intet Skib maa uden skriftlig Tilladelse fortøje til noget af Forterne eller Regeringens Fortøjninger, Bøjer, Pæle eller i Havnen værende Skibe.

Intet Skib maa ankre i de elektriske Kablers Linier, som er afmærket, og ej heller ankre eller fortøje indenfor to Kabellængder fra Marinens Skibe eller fremmede Orlogsskibe.

Intet Skib maa brændes i Bunden i nogen Del af Havnen, uden i Følge skriftlig Tilladelse af Havnemesteren, og indenfor en Afstand af 200 Yards fra Marinens Skibe eller dennes Etablissementer, maa der ikke koges Beg, Tjære, Terpentin, Fedt eller andre brandfarlige Ting om Bord i noget Skib, ligesom der heller ikke maa have Ild om Bord i visse Timer om Natten, undtagen i et Dampskibs Fyrsted.

Skibe, der helt eller delvis er lastet med Petroleum, maa ikke passere visse Linier i Havnen uden Havnemesterens Tilladelse.

Overtrædelse af disse Regler straffes med Bøder paa indtil £ 10.

(The London Gazette.)

Lloyd's Register of Shipping. Udnævnelse af en ny »Chief Ship Surveyor«. Ovenstaaende Selskabs Generalkomité har udnævnt Mr. Westcott S. Abell, Professor i Skibskonstruktion ved Liverpool Universitet, til den nylig afdøde Dr. S. J. P. Thearles Efterfølger som Chief Ship Surveyor, og paa samme Tid forfremmet Mr. Charles Buchanan, som var Dr. Thearles første Assistent, til Chef for Chief Ship Surveyors Departement.

Disse Udnævnelser er af den største Betydning for alle Søfartskredse, ikke alene i Storbritannien men ogsaa blandt andre søfarende Nationer, idet 40 pCt. af den i Lloyd's Register klassificerede Tonnage, som andrager c. 25 Millioner, ejes udenfor England.

Professor Abell, som er født i 1877, fik sin første Uddannelse ved Royal Naval Engineering College, Devonport, og Royal Naval College i Greenwich. I 1900 ansattes han som Konstruktor i den engelske Marine, fra 1904 til 1907 var han teknisk Sekretær hos Direktøren for Marinens Skibskonstruktion og i de paafølgende tre Aar afløste han afdøde Sir William H. White og Sir William E. Smith som Lærer i Skibskonstruktion ved Royal Naval College. I 1910 udnævntes han til Professor i Skibskonstruktion ved Universitetet i Liverpool.

Som Bevis paa den faglige Anerkendelse som han i en forholdsvis tidlig Alder har opnaaet kan nævnes, at Board of Trade forrige Aar valgte ham til Medlem af Lastelinie-Kommissionen, samt at han valgtes til Formand for Udvalget til Udarbejdelse af ny Regler til Grundlag for den internationale Konferencens Forhandlinger. Professor Ahells Arbejde i denne Egenskab har indbefattet Undersøgelser af Skibsskrogets Styrke i Forhold til Fribordet, saavel som en indgaaende Sammenligning af

de forskellige Klassifikationselskabers Byggeregler.

Mr. Charles Buchanan, for hvem Embedet som Chef for Chief Ship Surveyors Departement er oprettet, er en af Englands bedst kendte og mest populære Skibskonstruktører og har under hele sin Løbebane været knyttet til Handelsskibbygningen. Inden han knyttedes til Lloyd's Register i 1880, var han Chef paa Tegnestuen hos det velkendte Firma A. Mc. Millan & Sons. Senere erhvervede han sig mangesidig faglig Erfaring i flere Skibsbbygnings Centre i England, indtil han i 1891 forflyttedes til London, hvor han i de sidste 7 Aar har været Assistent hos Chief Ship Surveyor. I en lang Aarrække har Mr. Buchanan hovedsagelig været beskæftiget med at behandle Tegningerne til Nybygninger indsendt til Komitéens Godkendelse, og dette Arbejde har givet ham et vistnok enestaaende Kendskab til Skibskonstruktionens Udvikling over hele Verden. Fornylig er Mr. Buchanan af Board of Trade bleven valgt til Medlem af Kommissionen til Udarbejdelse af Regler for Skibes vandtætte Inddeling.

Handel og Skibsfart i Batum Distriktet i Aaret 1912. (Uddrag af en Beretning indsendt den 14. Juli 1913 af Vicekonsul H. Warnecke.)

Det maa i høj Grad beklages, at Danmarks Andel i Batums Indførsel er saa yderst ringe. Hovedsagen hertil maa efter min Formening søges i, at Danmark ikke opretholder nogen direkte Skibsfartslinie med Batum.

Af Udførsels-Artiklerne skal jeg særlig omtale nogle enkelte, der er af Interesse for Danmark.

Udførslen af Bomuldsfrø er i meget rask Stigning; medens der i 1910 kun udførtes ganske ubetydelige Kvanta af denne Vare, steg Udførslen i 1911 til 2.378 Tons og i 1912 til 19,293 Tons, og det ventes almindeligt, at Stigningen vil fortsætte sig yderligere i Fremtiden. I Danmark bør man have Opmærksomheden henvendt paa dette Forhold, da der sikkert for dansk Handel og Skibsfart er Fordele at høste ved at deltage i denne Udførsel, og jeg tror, at et dansk Firma, der vilde oprette en Oljemølle her paa Pladsen, vilde kunne gøre gode Forretninger.

Udførslen af Petroleum og Oljer, der er Distriktets Hovedartikler, foregik hovedsagelig i Tank-Dampere. Af de 33,563,582 Pud, som Udførslen ialt androg, afskibedes 28,639,772 Pud paa denne Maade. Af Resten emballeredes 1,974,171 Pud mineralske Oljer i Tønder, hvortil medgik 126,118 Stk., der hovedsagelig forfærdigedes her i Batum af Bøgetræ, medens kun et meget ringe Antal var importerede, brugte Egetræstønder. Et dansk Firma gjorde et Forsøg paa at importere et større Parti mineralske Oljer herfra, men paa Grund af den høje Fragt og Manglen af direkte Skibsfart med Danmark nødsagedes Firmaet til at dække sig med Baku-Olje, som indførtes via St. Petersborg, og det maatte saaledes betale langt højere Priser end britiske, engelske, franske og tyske Firmaer, som alle faar deres Olje herfra.

Den næststørste Udførselsartikel her fra Batum er Mangan-Erts, hvoraf Udførslen er i hurtig Stigning. Medens der i 1912 ialt eksporteredes 292,640 Tons, som transporteredes i 129 Dampere, af hvilke nogle kun lastede 108 Tons og andre 6,000 à 7,000 Tons, er der allerede i første Halvdel af Aaret 1913 eksporteret 216,106 Tons i 66 Dampere, som gik baade til Evropa og de Forenede Stater. Heller ikke i denne Udførsel tager Danmark Del, men jeg nærer ingen Tvivl om, at ogsaa dette hovedsagelig finder sin Forklaring i Manglen af en direkte Forbindelse.

Antallet af indgaaede Skibe til Batum i 1912 beløb sig til ialt 525 med en Tonnage af 902,669 Tons. Naar herfra trækkes de russiske Skibe, ialt 96 med 158,217 Tons, bliver der tilbage 429 udenlandske Skibe med 744,452 Tons, hvoraf Størstedelen var franske; men da disse hovedsagelig er Rutebaade, der kommer og gaar regelmæssigt en Gang om Ugen, maa England med 79

Dampere og 181,664 Tons siges at være den førende Nation paa Havnen, for saa vidt angaar den frie Fart. Det er beklageligt, at der blandt disse 429 fremmede Skibe ikke var et eneste dansk, da der formentlig ingen Tvivl kan være om, at ogsaa disse vilde kunne finde gode Fragter her.

Da Batum ligger paa Grænsen af tyrkisk Territorium, er det kun naturligt, at der er livlig Forbindelse med dette. Skibsfartsforbindelsen foregaar hovedsagelig ved smaa Sejlskibe, hvoraf der i 1912 i denne Fart indgik 1,399 med 13,659 Tons. Det fortjener herved særlig Opmærksomhed i Danmark, at Sejlskibsrederierne som Følge af, at der ikke findes gode Havne paa den tyrkiske Kyst, hvor Skibene let kan søge ind under Uvejr, mere og mere henvender deres Opmærksomhed paa Benyttelsen af Motorbaade i denne Fart. Der er allerede mindst et Dusin i Brug, og der er ingen Tvivl om, at Baad-Motorer har en Fremtid for sig ikke blot her i det russiske Distrikt, men overhovedet langs hele den tyrkiske Kyst, og at Danmark med den Stilling, det indtager i denne specielle Fabrikation, vilde kunne finde et udmærket Afsetningsmarked her.

I Begyndelsen af Aaret 1913 ankom der en lille dansk Damper paa 929 R.-T. hertil. Den ladede Olje til Syrien og opnaede for denne lille Rejse en Brutto-Fragt af over 50,000 Frcs. Man maatte kun beklage, at der paa dette Tidspunkt ikke var flere danske Skibe til Stede, de vilde sikkert have kunnet opnaa betydelig større Fragter her end dem, for hvilke de gør Rejsen tilbage fra Middelhavet. (Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Nedsættelse i Afgifterne for Sejlads paa Stettin. I de forskellige Aarsberetninger har Konsulatet stadig paapeget de mislige Forhold og store Vanskeligheder, med hvilke Skibsfarten paa Stettin har at kæmpe i Form af høje Kanalafgifter og Skatter. For at lette Skibsfartens Kaar og stille Stettin paa Højde med de andre tyske konkurrerende Havne har Komiteen for Stettins »Kaufmannschaft« stadig arbejdet for at faa nedsat de trykkende Afgifter, der siden Farvandets sidste Uddybning i 1901 udgør — foruden 20 pCt. Tillæg til Swinemündes Havnepenge — 6 Pfg. pr. Ladeton for Skibe af 2,000—2,500 Kbm. Netto Rumindehold og 12 Pfg. pr. Ladeton for Skibe over 2,500 Kbm.

Ved aarlige Petitioner og Forestillinger i den tyske Rigsdag om den uheldige Indflydelse, denne Tarif udøver paa Stettins Skibsfart, navnlig paa dens Udvikling, i Sammenligning med de andre tyske Havne, er det endelig lykkedes Komiteen at bevæge den preussiske Regering til at indvilge i en Nedsættelse af Afgifterne og foretage en Revision af Tarifen. De saakaldte Tonnagegebyrer skal nedsættes henholdsvis fra 6 Pfg. til 2 Pfg. og fra 12 Pfg. til 4 Pfg. pr. Ladeton.

Denne Nedsættelse af Gebyrerne er traadt i Kraft den 1. Oktober 1913.

Desuden har Komiteen haft sin Opmærksomhed henvendt paa en væsentlig Forbedring og Uddybning af Sejlrenden: Swinemünde—Stettin. Indtil Aaret 1901 udgjorde dens Dybde 6 Meter og blev i nævnte Aar fordybet til 7 Meter. Denne Dybde viser sig imidlertid ikke at være tilstrækkelig for den moderne Skibsfart med den tiltagende Brug af store dybtgaaende Skibe til Befordring af Masse-gods, hvorfor Komiteen har andraget Regeringen om en videre Uddybning af Sejlrenden indtil mindst 8 Meter og en væsentlig, omfattende Regulering af samme, saa at Rendens kan befares af store Skibe saavel ved Dag som ved Nat.

Den forestaaende Aabning af Skibsfartskanalen Berlin—Stettin, antagelig den 1. April 1914, og den gennemgribende Forbedring af Oders Vandløb til langt ind i Schlesien nødvendiggør en saadan Uddybning og Regulering af Sejlrenden. Uden Tvivl vil denne Periode blive af afgørende Betydning for Stettins Handel og Skibsfart og give

Stød til nyt Handelssamkvem og ny Foretagender. For at dette Haab skal gaa i Opfyldelse er det af største Vigtighed, at Sejlrenden Stettin—Swinemünde bliver uddybet til 8 Meter. Dette fremgaar tydeligt af de mange Forhandlinger, Stettin har haft med Rederikredse og med en Række merkantile og industrielle Foretagender, der med den ny Kanalforbindelse til Berlin og Schlesien for Øje agtede at nedsætte sig i Stettin. Som Betingelse herfor har sauntlige Forhandlende fremsat Forlangende om, at Sejlrenden Stettin—Swinemünde uddybes til 8 Meter.

Paa dette Andragende har Komiteen faaet Regeringens Tilsagn og Erklæring om dens Villighed til at foretage den forlangte Uddybning og Regulering af Sejlrenden Swinemünde—Stettin paa Betingelse af, at Komiteen for Stettins »Kaufmannschaft« overtager Garantien for de Skibsfartsafgifter, der aarlig efter Udførelsen af de nævnte Forbedringer er at erlægge for det uddybede Farvand. Denne Garanti beløber sig for Stettins Vedkommende til c. 375,000 M. aarlig. Desuden maa Komiteen garantere for Forrentning og Amortisering af ¼ af Bygningsomkostningerne, der efter Regeringens anstillede Beregninger udgør 10 Mill. M.

Paa Basis af de hidtil indvundne Erfaringer med Stettins Skibsfart og med de rige Udviklingsmuligheder for Øje, som den ny Skibsfartskanal til Berlin byder Byen, har Komiteen for Stettins »Kaufmannschaft« under den 16. September 1913 i en ekstra Generalforsamling vedtaget at stille den af Regeringen forlangte Garanti, og saaledes vil den længe ønskede Regulering og Uddybning af Sejlrenden Stettin—Swinemünde til 8 Meter blive gennemført til Nytte og Fordel for Stettin og for de paa denne Havn søfarende Nationer.

Arbejdet paabegyndes tidligst i 1914 og skal være færdigt i Løbet af 5 Aar.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Skibsfarten paa Japan. Japans samtlige Havne besøgte i 1912 af 8,957 Skibe med 21,633,818 R.-T., imod i 1911 8,576 Skibe med 19,993,397 R.-T.

Skibene var af følgende Nationalitet:

	1912		1911	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Japan	5,358	10,220,202	5,172	9,338,669
Amerika	183	1,340,064	179	1,309,917
Østrig-Ungarn	44	164,024	38	147,706
England	2,058	6,626,854	1,934	6,152,446
Kina	65	57,968	48	45,831
Danmark	32	83,516	35	96,740
Holland	83	249,560	74	214,669
Frankrig	101	320,278	112	338,328
Tyskland	430	1,548,845	384	1,337,871
Italien	5	12,877	—	—
Norge	152	188,604	181	273,037
Rusland	405	712,958	388	666,090
Sverige	41	108,068	31	72,093

Yokohamas Havn alene besøgte i 1912 af 1,189 Skibe med 3,884,494 R.-T., hvoraf de 9 var danske med 23,430 R.-T.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for Aaret 1913's 4de Kvartal. Den 31te December 1913 var der i England 513 Skibe — omtrent udelukkende Dampskibe af Staal — paa ialt 1,956,606 Tons Brutto under Bygning, hvilket viser en Tilbagegang af 30,000 Tons sammenlignet med December 1912; 420 Skibe paa ialt 1,557,551 Tons bygges i England til Lloyd's Registers Klasse.

Udenfor England er der for Øjeblikket 441 Skibe paa 1,374,537 Tons under Bygning.

Deraf i Tyskland 544,682 Tons, Frankrig 229,020 Tons, U. S. A. 147,597 Tons, Holland 126, 867 Tons, Østrig-Ungarn 63,300 Tons, Italien 53,809 Tons, Japan 47,797 Tons, Norge 42,614 Tons, Engelske Kolonier 38,785 Tons, Danmark 25,362 Tons, Sverige 18,400 Tons, Belgien etc. 15,240 Tons etc.

116 Skibe paa 497,976 Tons bygges uden for England til Lloyd's Registers Klasse.

195 Skibe er under 1,000 Tons Brutto, 36 Skibe er mellem 1,000 og 2,000 Tons Brutto, 64 mellem 2,000 og 4,000, 109 mellem 4,000 og 6,000, 49 mellem 6,000 og 8,000, 24 mellem 8,000 og 10,000, 23 mellem 10,000 og 15,000, 13 over 15,000 Tons Brutto.

I England er der under Bygning: 1,483,209 Tons for engelsk Regning, 96,805 Tons til Holland, 73,647 Tons ubekendt, 49,545 Tons til Norge, 36,680 Tons til Belgien, 36,110 Tons til Grækenland, 33,141 Tons til Danmark, 19,350 Tons til Østrig-Ungarn etc.

Ny Dampskibslinier. Bremen, den 12. Januar. Dampskibsselskabet Hansa opretter sammen med Svensk-Østasiatisk Kompagni i Göteborg, Rederierne Fearnley & Eger i Kristiania og Percy Tham i Stockholm en maanedlig direkte Dampskibslinie fra Sverig og Norge til Karachi, Bombay, Colombo, Madras, Calcutta og Rangoon. Som første Skib afgaar Damperen »Trautenfels« den 15. Februar fra Kristiania og den 20. Februar fra Göteborg.

Kristiania, den 12. Januar. Dampskibsrederifirmaet Lorentzen & Co. i Kristiania har bestilt to Motorskibe paa Akers mekaniske Værksteder. Skibene vil i Følge »Aftenposten« blive bygget efter de Tegninger, som Burmeister & Wain benytter. Det er Rederiets Hensigt at sætte Skibene ind paa Ruten Kristiania—Rio-Santos. Det bliver en ny Rute under norsk Flag og drevet for norsk Kapital. De tidligere Ruter mellem Norge og Brasilien har været drevet under brasiliansk Flag. Det er Rederiets Mening at indsætte yderligere to Dampskibe paa Ruten der ogsaa skal anløbe kontinentale Havne.

(Ritz. Bur.)

Den internationale Konference i London. London, den 20. Januar. Konferencen for Sikkerheden til Søs afholdt i Dag sit Slutningsmøde. Formanden, Lord Mersey, meddelte, at Konventionen i Gaar var blevet underskrevet af de fleste evropæiske Stater og de nordamerikanske Fristater. Endvidere erklærede han, at der vilde blive oprettet en international Sikkerhedstjeneste, der skal foretage Observationer med Hensyn til Isdriften i det nordatlantiske Hav samt ødelægge Vrag, der driver om der. Ved Konventionen paalægges der Kaptajnerne paa alle Skibe Pligt til snarest muligt at indberette om alle farlige Isbjerge og Vrag.

(Ritz. Bur.)

Dansk-bulgarsk Handelsoverenskomst. Den 8. Januar har den danske Regering med den bulgarske Regering ved Noteveksel truffet Overenskomst om, at den i Henhold til kgl. Resolution af 13. August 1909 afsluttede Overenskomst om, at danske Varer og dansk Skibsfart i Aaret 1910 skulde behandles i Bulgarien som den mestbegunstigede Nations Varer og Skibsfart, mod at til Gengæld samme Behandling tilstodes bulgarske Varer og Skibsfart i Danmark, fornyes for Aaret 1914.

Det projekterede islandske Dampskibsselskab. Reykjavik, den 12. Januar. Bladet »Lögberg« i Winnipeg meddeler, at de islandske Canadiere den 11. December havde tegnet sig for et Beløb af 400,000 Kr. i det paatænkte islandske Dampskibsselskab, og at

det ventes, at Tegningen vil naa et Beløb af 1/2 Mill. Kr. En Repræsentant for Aktielegnerne i Canada er ankommet hertil til Stiftelsesmødet.

Islandske Blade opgiver det af islandske Canadiere tegnede Beløb til 110,000 Kr.

»Oklahoma«s Undergang. Odense, den 8. Januar. Blandt Besætningen paa den forulykkede Damp »Oklahoma« var i Følge »Fyns Venstreblad« tre Fynboere, nemlig to Odensianere og en ung Mand fra Hesselager, alle tre Fyrbødere; deres Paarørende har endnu intet hørt om deres Skæbne.

(Ritz. Bur.)

Vandstanden i Drogden. Da Drogden er et af vore mere vanskelige Farvande, har Hr. Underkanoner J. V. Wessel, St. Kongensgade 149, her, efter den af Søkort-Arkivet udgivne Fortegnelse over Fyr og Taagesignal Stationerne i Kongeriget Danmark med Bilande, udarbejdet et lille Hefte i Lommeformat, paa hvilket han gengiver de for Vandstanden i Drogden fra Stationerne benyttede Signaler, saaledes at han fremstiller Masten med Balloner, de farvede Lanterner o. s. v. Hr. Wessel meddeler os, at dette lille, hensigtsmæssige Hefte allerede er i Brug ved Kjøbenhavns Lodseri og anbefaler det til Rederier, Skibsførere og andre Søfartsinteresserede. Prisen er c. 50 Øre pr. Stk..

Konsulatvæsenet. Grosserersocietetet agter, efter hvad »Hovedstaden« erfarer, at indgaa med en Henvendelse til Udenrigsministeriet om Forlæggelse af det danske Konsulat i Galatz til Bukarest.

Den 14. Januar er ulønnet dansk Vicekonsul i Sfax, Armand Mattei blevet afskediget.

Poulsen-Stationerne for traadløs Telegrafering over Atlanterhavet vil efter Forlydende i »Natt.« blive aabnet henad Foraaret.

Det forenede Dampskibsselskab meddeler, at det paa et den 13. ds. afholdt Bestyrelsesmøde er besluttet at indhente Tilbud paa, og sætte i Bygning et Dampskib til Fart paa Nord- og Østersøen, et Dampskib til Fart paa Vestnorge og et Dampskib til Fart mellem Island og Danmark.

Andragende til Rigsdagen. Ved H. P. Hansen er modtaget et Andragende fra 242 Skibsførere af forskellige Nationer om Forbedring af Belysningsforholdene ved Indsejlingen til Mariager Fjord.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Larache (Marocco) er erklæret for pestfri.

Gibraltarr: Der tilstedes nu Skibe, der kommer fra Larache, fri Adgang til Gibraltarr Havn.

Det 7. nordiske Skibsfartsmøde. Malmø, 17. Januar. Arbejdskommisærerne for det 7. nordiske Skibsfartsmøde, der afholdes i Malmø til Sommer, holdt i Dag Møde her under Forsæde af den svenske Gesandt i Kjøbenhavn, Günther. Blandt de tilstedeværende bemærkedes, foruden de i Provinsen hjemmehørende Kommitterede, Skibsreder Dan. Bostrom og Vilh. R. Lundgren fra Göteborg samt Nordisk Skibsrederforenings Direktør J. Jantzen, Kristiania. De Kommit-

terede vedtog bl. n. at Mødet skal holdes den 27., 28. og 29. Juli. (Ritz. Bur.)

Skoleskibet »Viking« afgaar fra Tocopilla til Valparaiso for at laste til Genua eller Savona. Adressen er: Det danske Konsulat, Valparaiso. Paa Brevene maa anføres via Argentina—Andes, og de maa allerede afsendes fra Kjøbenhavn senest den 24. Januar.

Den danske Sømandsmission. Generalkonsul Chr. Heckscher og Gymnastikdirektor N. H. Rasmussen er indvalgt i Bestyrelsen for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne hvis Formand og Kassierer er henholdsvis Provst Fenger og Direktør C. J. Adolph.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 83/1913, afsagt den 5. November 1913. Sysselmand O. Effersøe, Trangisvaag, mod Skibsfører J. Godtfredsen.

Den 10. September 1908 ankrede Dampskibet »Vesta«, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, paa Rejse fra Leith til Thorshavn i Trangisvaag Havn. Kaptajnen, der kun vilde ligge i Trangisvaag Natten over for at afvente bedre Vejr, havde ikke til Hensigt at opnaa Forbindelse med Land, og overfor en Postembedsmand og en Havnebetjent, der sejlede ud til Skibet, nægtede han saavel at udlevere Posten som at betale Havnepenge.

Den næste Morgen afgik »Vesta« uden at have haft Forbindelse med Trangisvaag og uden at have betalt nogen Afgift til Thorshavn, hvor den ved Lov Nr. 44 af 30. Marts 1892 § 14, jfr. Lov Nr. 36 af 9. Marts 1906, paabudte Viseringsafgift for Eftersyn af Skibspapirerne blev erlagt til vedkommende Landfoged med Kr. 34,40, hvorhos Havnepengene senere blev betalt til Trangisvaag Havn. Da Sysselmanden i Trangisvaag, O. Effersøe, der er sportellønnet, ansaa sig berettiget til det nævnte Beløb, Kr. 34,40, anlagde han i Marts 1911 her ved Retten en Sag mod Det forenede Dampskibsselskab til Beløbs Betaling, men den 12. April s. A. lod han ved sin Sagfører Sagen hæve, og han lod den derefter hvile, indtil somhed under Proceduren af den saaledes rejste Sag, mod Selskabet, som imidlertid frifandtes under 12. Marts d. A. Retten kom ikke dybere ind paa en Undersøgelse af Spørgsmaalet, om Citanten i Anledning af det passerede havde haft et Erstatningskrav, som kunde rettes mod Rederiet efter Sølovens § 8, men udtalte, at ethvert saadant Krav i hvert Fald maatte være forældet overensstemmende med Sølovens § 283, jfr. § 268 Nr. 4.

Sysselmand Effersøe anlagde nu under 8. April d. A. Sag ved Kjøbenhavns Gældskommission mod Skibets Fører, J. Godtfredsen, der imidlertid paastod Sagen afvist som hørende under Sø- og Handelsretten, og da Gældskommissionen gav denne Paastand Medhold i Henhold til Lov af 19. Februar 1861 § 12 Nr. 7, blev Sagen afvist ved Dom af 14. Oktober d. A.

Ved Stævning af 18. Oktober d. A. anlagde Sysselmand Effersøe da her ved Retten nærværende Sag mod Skibsfører Godtfredsen, hvem han paastod dømt til at betale de nævnte Kr. 34,40 i Erstatning for det Tab, Indstævnte har paaført Citanten ved ulovlig at undlade at klarere Dampskibet »Vesta« i Trangisvaag den 10. September 1908, med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. Dels gør han gældende, at Sagen er forældet i Henhold til Lov Nr. 274 af 22. December 1909, dels at Indstævnte ikke har haft nogen Forpligtelse til at forevise sine Papirer og betale Viseringsafgiften i Trangisvaag, da Skibet ikke var bestemt til

dette Sted og ikke havde Forbindelse med Land, dels at han i hvert Fald ikke efter at have betalt Afgiften til Landfogden i Thorshavn kan komme til at betale den én Gang til.

Da Citanten inden 5 Aars Dagen efter »Vesta«s Ophold i Trangisvaag, altsaa inden Udløbet af den i Lov 22. December 1909 fastsatte Forældelsesfrist, har paabegyndt Retsforfølgningsskridt mod Indstævnte ved at udlatte Klagen til Gældskommissionen, da der intet er oplyst om, at han har gjort sig skyldig i ufornoden Langsomhed under Proceduren af den saaledes rejste Sag, da han efter at have faaet Afvisningsdom uden Ophold har anlagt nærværende Sag, og da denne Sag er fremmet fra hans Side med al Hurtighed (den mundtlige Procedure fandt Sted paa den Dag, da Sagen inkaminedes), findes der ikke at kunne gives Indstævnte Medhold i hans Paastand om, at Fordringen skulde være forældet.

Retten kan heller ikke finde, at Indstævnte har Ret i den Betragtning, at han ikke har haft nogen Forpligtelse til at indklare og betale Viseringsafgift i Trangisvaag. Den ovennævnte Lovbestemmelse, der netop paa dette Punkt adskiller sig fra den tidligere gældende Lov, udtaler udtrykkelig, at Afgiften skal erlægges i den første færøske Klareringshavn, hvortil Skibet andetstedsfra ankommer. Der fordres ikke, at Skibet skal have Forbindelse med Land, men kun, at det er ankommet til Havnen, og Indstævnte er — som det efter det ovenstaaende maa antages — navnlig ved, at Havnebetjenten har krævet Havnepenge, tilstrækkelig tydelig bleven gjort opmærksom paa, at det Sted, hvor han havde ankret, laa indenfor Omraadet af Trangisvaag Havn.

Derimod maa Retten give Indstævnte Medhold i, at den af ham begaaede Lovovertrædelse ikke kan bevirke, at han kommer til at betale Viseringsafgiften to Gange. Ved den oprindelige Lovbestemmelse paa dette Omraade (Lov om Ophævelse af kongelig Enehandel paa Færøerne af 21. Marts 1855) blev der dels paalagt Skibe, der kom til Færøerne, en Afgift af 2 Rdl. pr. Commercelæst, dels paabudt, at Skibsføreren, saasnart et Skib er indkommet i en af Klareringshavnene, skulde melde sig — i Thorshavn til Landfogden og i de øvrige Havne til Sysselmanden —, for at vedkommende Embedsmand kunde undersøge Skibspapirer og Sundhedspas og modtage Læsteafgiften. Overtrædelser af Loven straffedes med Bøder. Ved den forannævnte Lov af 30. Marts 1892 om Skatter og Afgifter paa Færøerne blev Læsteafgiften ophævet, men der blev i Stedet derfor for Eftersynet af Skibspapirerne paalagt Skibene et henholdsvis Landfogden eller Sysselmanden tilkommende Gebyr af 5 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Ved Loven af 1906 udtaltes det, at dette Gebyr tilkom Embedsmanden i den første Havn, hvortil Skibet ankommer.

Denne sidste Lovbestemmelse — der kun tilsigter udtrykkelig at fastslaa, hvad der allerede maatte anses som følgende af Loven af 1892, at Gebyret kun skal erlægges i den første Klareringshavn —, kan ikke antages at medføre, at den Skibsfører, der begaar en Fejl ved at henvende sig til den urette Embedsmand, skal betale Afgiften for den kun én Gang skete Forretning to Gange. Skibsføreren kan mulig ifalde en Bøde efter Loven af 1855, men herom bliver der efter Analogien af Straffelovens § 66 ikke i nærværende Tilfælde Tale, da enhver Strafskyld af denne Art nu vilde være forældet. Spørgsmaalet om hvorvidt det er den ene eller den anden af de paagældende Embedsmænd, der har Krav paa den erlagte Afgift, og om den derfor helt eller delvis vil blive at betale fra den ene til den anden, maa blive en Sag mellem disse Embedsmænd.

Indstævnte findes derfor at maatte frifindes.

Sagens Omkostninger hæves.

Afgifter,

der af fremmede Nationers Skibe skal erlægges til de franske Legationers og Konsulaters Kancellier.

(Tarif vedføjet den franske Finanslov af 30. Juli 1913, § 26.)

XII. Fremmede Nationers Mariner lige-stillede med den franske Marine. — I Henhold til det Princip, at alle søfarende Nationer betragtes som ligestillede, er fremmede Nationers Skibe, der i en udenlandsk Havn indskiber Varer eller Passagerer til en Havn i Frankrig eller de franske Kolonier og Protektorater, underkastet de Formaliteter og Afgifter, der omhandles i nærværende Tarifs §§ 124, 125, 126 og 132.

Ikke-Opfyldelse af de i ovenansførte §§ paabudte Formaliteter i en Havn, hvor der findes en fransk Legation eller et fransk Konsulat, vil hver Overtrædelse medføre, at der foruden Betalingen af de skyldige Afgifter, vil være at erlægge, som Bøde, et Beløb af samme Størrelse som disse Afgifter.

Opkrævningen heraf vil blive foretaget af det Toldkontor, der har bevist Overtrædelsen, og Beløbet vil blive indbetalt til Udenrigsministeriets Regnskabsafdeling for de under dette Ministerium sorterende Kancellier, med Fordrag af den Del af Bøden, der ved Dekret vil blive tilkendt Toldvæsnet.

124. Paategning af Papirer for et fransk Skib, der har indtaget eller lossat fuld eller delvis Ladning paa Afgangsstedet eller Bestemmelsesstedet	} fr. 0,04 pr. Ton indtil 1000 Tons.
Paategning af Papirer for et fremmed Skib, der paa Afgangsstedet eller Bestemmelsesstedet har indtaget fuld eller delvis Ladning til Frankrig eller de franske Kolonier og Protektorater	
	Maksimum : fr. 75,00.

For fremmede Nationers Skibe vil der være at foretage følgende Paategninger saamt at udstede følgende Attester: 1) Paategning af Manifestet over de Varer, der er indladet til en Havn i Frankrig eller de franske Kolonier og Protektorater; 2) Udfærdigelse af Attester eller Paategninger af enhver Art, der fordrer af den stedlige Øvrighed og af den franske Øvrighed angaaende Skibet ellers dets Papirer, dog med Undtagelse af den i § 172 omtalte Udstedelse og Paategning af Sundhedsattest.

Afgiften for Papiernes Paategning erlægges af de fremmede Nationers Skibe for Udførelsen af en hvilken som helst af de foreskrevne Formaliteter.

Paategningen af Manifesterne over de Varer, der er indladet om Bord paa fremmede Nationers Skibe bestemt til udenlandske Havne, er fakultativ; naar den forlanges, medfører den Opkrævning af den i § 173 omtalte Afgift.

Fritagne for Afgiften for Paategning af Papirer er Skibe, der er udrustet for Fiskeri.

I Tilfælde af Uopsættelighed kan Paategningerne af Vare-Manifester eller af Passager-Indskibningslister saavel for franske som for fremmede Nationers Skibe erstattes af en Attest, der udstedes af Legationernes eller Konsulaternes Embedsmænd og som efter Erklæring, afgivet af Ladningsmodtageren, indeholder de forskellige Angivelser vedrørende Last og Passagerer.

125. Paategning af Papirer for et fransk Skib, der har foretaget Losning eller Ladning af Varer bestemt til en fransk Havn eller fransk Koloni eller Protektorat, eller som har udført en eller anden handelsmæssig Forretning i en mellemliggende Havn	} fr. 0,02 pr. Ton.
Paategning af Papirer for et Skib af fremmed Nationalitet, der i en mellemliggende Havn har indtaget hel eller delvis Ladning til Frankrig eller de franske Kolonier og Protektorater	
Se Bemærkningerne til § 124.	

126. Paategning af Papirer for et Skib af fransk eller fremmed Nationalitet, for hvilket Afgifterne erlægges ved Abonnement	} fr. 0,02 pr. Ton. Maksimum pr. Kvartal : 300 francs.
Se Bemærkningerne til § 124.	

Selskaberne eller Rederierne har Ret til, ved Tegning af Abonnement, at sikre sig imod at maatte betale mere end seks Gange i hvert Kvartal Afgifterne for Paategning af Papirer i hver af de Havne, der anløbes af deres Skibe. Indbetalingerne maa i dette Tilfælde foretages i Begyndelsen af hvert regnskabsmæssigt Kvartal.

Detto Abonnement beregnes efter den gennemsnitlige Netto-Tonnage af de Skibe, der har anløbet Havnen i det foregaaende Kvartal, med fr. 0,02 pr. Ton indtil 2,500 Tons. De, der vil benytte Abonnementet, maa til Kancelliet indsende den officielle Angivelse over hvert Skibs Netto-Tonnage. Der vil for hvert Skib, gennem det Konsulat, hvortil disse Indbetalinger er foretaget, blive udstedt et 3 Maaneders Bevis for at Erlæggelsen af Afgifterne for Papiernes Paategning har fundet Sted.

132. 1) Franske Skibe: Paategning af Passagerernes Indskibnings- eller Udskibningsliste; Paategning og, i Tilfælde af Uopsættelighed, Deponering i Kancelliet af Fortegnelsen over de indskibede eller udskibede Passagerer	} fr. 0.25 for hver Passager.
2) Fremmede Nationers Skibe: Paategning og, i Tilfælde af Uopsættelighed, Deponering i Kancelliet af Fortegnelsen over de Passagerer, der er indskibet til Frankrig.	

De opkrævede Afgifter paahviler i Følge Sædvane altid Rederiet. Der erlægges ingen Afgift for Personer, der er indskibet eller udskibet, i Følge Ordre fra Konsulaterne eller, der af Humanitets Hensyn, ndvist af Kaptajnen, befordres gratis.

Selskaber eller Rederier, der tegner det i § 126 omtalte Abonnement, kan ligeledes abonnere med Hensyn til de i § 132 omhandlede Afgifter ved forud, i Begyndelsen af hvert regnskabsmæssigt Kvartal, at indbetale et Beløb af 75 francs.

Passagerer, hvis Betaling for Rejsen ikke overstiger 5 francs, medregnes ikke ved Afgiftens Opkrævning.

172. Sundhedsattest og Paategning af Sundhedsattesten for et Skib af fransk eller fremmed Nationalitet: For hver Attest eller hver Paategning	} Gensidigheds-Afgift. Minimum: 20 fr.

For Krigsskibes Vedkommende se No. 5 af de Bemærkninger, der findes øverst i Kapitel V.

Afgiften nedsættes til 5 Francs for Skibe paa mindre end 25 Tons. Selskaber eller Rederier der tegner det i § 126 omtalte Abonnement kan ligeledes abonnere med Hensyn til § 172 ved forud, i Begyndelsen af hvert regnskabsmæssigt Kvartal, at indbetale et Beløb af 120 Francs.

173. Paategning af Manifestet over Varer, der er indladet om Bord paa fremmede Nationers Skibe og bestemt til ikke-franske Havne, naar dette fordres: For hver Paategning	} Gensidigheds-Afgift eller fr. 0.03 pr. Ton indtil 2000 Tons. Minimum: fr. 15.

Gensidighedsafgiften opkræves kun for indtil 2,000 Tons for Skibe med større Tonnage.

Fragtmarkedet.

Der er ikke i nogen Retning indtraadt særlig navnverdige Forandringer i den forløbne Uge. Tønnen i de fleste Markeder er fremdeles noget mal, og i Særdeleshed gælder dette om Sortehavet og Middelhavet, hvorfra det i de fleste Tilfælde er forbundet med Tab at faa Baadene hjem igen. Østersøen ligger meget mal pr. prompt. Laster er meget knappe, og gennemgaaende bringer Fragterne kun Tab, men for den kommende Sæson viser der sig nu flere og flere Laster og Kontrakter til nogenlunde ordentlige Fragter, omend de naturligvis ikke tilnærmelsesvis er oppe paa Højderne fra i Fjor. — Der betalles ellers i Ugens Løb hl. a. som følger:

Østen. Hvede Sydney N. S. W., Melbourne eller Geelong 31/ Hull, Annullering 10. Februar. Ris fra Birma 22/6 à 23/ O. C. U. K. eller Kontinentet, 22/ à 22/6 Holland, Februar—Marts. Saigon 24/ én Havn, 24/6 to Havne Frankrig, Januar—Februar. Rangoon eller Bassein 23/9 Gøteborg pr. c. 10. Februar. Palmekærner Madras Kysten/Marseille, U. K. eller Kontinentet 23/ pr. Februar—Marts. Kurrachee 15/3 (÷ 2 pCt.) Dunkerque, meget prompt, 14/ (÷ 2 pCt.) én Havn U. K. eller Kontinentet, 14/6 to Havne, Februar. 13/6 Hull eller Antwerpen, net terms, Februar—Marts. Bombay/U. K. eller Kontinentet, 17/3 Dødvægtsbasis én Havn, 17/9 to Havne, meget prompt, 3 d. mindre pr. Februar, 17/9 én Havn, 18/3 to Havne pr. Marts.

Sortehavet etc. Korn for større Baade 6/3 Odessa/Weseren eller Hamburg, 6/6 Nikolajeff/London el-

ler Rotterdam, 6/9 Weseren, 7/ Hamburg, mindre Baade 8/ N. C. eller »any«, 8/6 Hamburg, alt pr. prompt. — Novorossisk 6/ Rotterdam, 6/6 Hamburg. Frs. 8 Marseille. prompt. Sulina/U. K. eller Kontinentet 7/ N. C. eller »any«. 8/ Rouen. prompt. Erts Poli 8/3 Antwerpen eller Rotterdam (5,100 med 500—500 Tons daglig); Nikolajeff 5/ Rotterdam (7.700 med 2,000—2,000 Tons daglig), prompt.

Middelhavet. Laster knappe. Erts 5/ Larmes/ Rotterdam (5.000 med 800—800 Tons daglig), 5/6 Venedig/ West Hartlepool (4.200 med 500—500 Tons daglig), 4/6 Algier/Tynedock. 4/ Cardiff (4.000). 4/3 Hornillo Bay/Rotterdam (3.000). 5/ Newport (3.300). 5/9 Karthagena eller Porman/Oeslebshausen (3.000 med 800—800 Tons daglig). 5/3 West Hartlepool (3.500). 5/3 Arzew/Middlesbro (4.800). all med fri Despatch. Fra Bilbao betalles 4/1½ Newport eller West Hartlepool. 4/ Tynedock, 3/10½ à 4/ Cardiff. 5/ Boulogne.

Nordamerika. Deals fra Bay of Foundy 38/9 til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, to Rejser fra Maj. Korn New York 2/6 Lissabon. Januar—Februar. 2/7½ à 2/9 én Havn Middelhavet. Februar. Petroleum i Kasser Filadelfia 20½ Cents én eller to Havne Japan og/eller Korea, 21 Cents tre Havne. Februar—Marts. Bomuld etc. fra Savannah etc. 28/9 à 30/ paa Form »O« til Liverpool eller Bremen. Februar. Kul Baltimore 12/ Barcelona. Marts. Ballimore eller Norfolk 15/6 Buenos Aires eller La Plata. Februar. Tømmer fra Golfen 82/6 Rotterdam og Greenock. 1,100 Stds.. Annullering 31. Januar. 75/ Antwerpen eller Rotterdam og West Hartlepool. 77/6 Hamburg og West Hartlepool. 1,300 Stds.. 20. Februar—20. Marts: 96/3 Mobile/Genua og Algier, 97/6 Algier og Aleksandria. 20. Februar—20. Marts. Bomuld Wilmington 27/6 Liverpool eller Bremen. Februar. Paa Netto Charter fra Golfen 13/ én Havn Danmark. 13/3 to Havne. 13/6 tre Havne. 13/9 fire Havne. 1.—20. Februar. Sukker fra Cuba 13/3 Liverpool. 13/6 London. Glasgow eller Greenock. Januar—Februar. Timecharter enkelt Trip store Baade 6/ Dødvægt. Levering U. S. Tilbagelevering Middelhavet. 4/6 à 5/. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 12/6 à 12/9 O. C. til U. K. eller Kontinentet, 14/3 én Havn Danmark. 14/7½ to Havne, 15/ tre Havne, prompt, 15/ U. K. eller Kontinentet pr. 20. April—Maj. 15/6 pr. Juni. all med 6 d. mindre direkte Havn. Buenos Aires eller La Plata 10/ U. K. eller Kontinentet (Frankrig ekscl.). meget prompt. 10/6 lidt senere. (6 d. mindre direkte Havn). Bahia Blanca 12/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. 25. Januar—5. Februar. Option 14/ Genua eller Savona.

Østersøen holder sig uforandret flov. idet der næsten ingen Laster er at faa, hvorimod der har været en Del Dampere aabne. navnlig saadanne, som har løstet i Rusland. En Del af dem har været i Stand til at sikre sig Returfragt til daarlige Rater, hvorimod enkelte er afgaaet fra Rusland i Ballast, dels til Danmark for at lægge op, og dels til England efter Kul. — Fra Reval kan faas 9¾ d. Hvedebasis til Rotterdam, 1/ Antwerpen eller Ghent. Der er en Del Is ved Reval, men Navigationen foregaar uhindret. I Rigabugten er der ligeledes en Del Is, men »Jermack« hjælper de derværende Dampere. Der noteres fra Riga 1/ Hvedebasis til Antwerpen. Fra Libau eller Windau er Raten 8 d. Havrebasis til Rotterdam. Fra Windau noteres en Del Trælaster til lave Rater, bl. a. Frs. 27 pr. Favn Kortprops Ghent eller Brügge. 25 à 26 pr. Std. D. B. Antwerpen. 25/ à 26/ Sharpness. Fra Wismar eller Lübeck noteres Mk. 8/9 til Bordeaux og fra Kolberg Mk. 5 pr. Ton Rug til Libau for Smaabaade.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/ Aalborg (2.900). 3/4½ Hamburg (2.300). 3/10½ Boulogne (1.900). 4/ Calais (2.300). 6/ Algier (2.600). 7/6 Marseille (2.500). 6/ Oran (2.100). 7/6 à 7/7½ Genua eller Savona (4.000—6.000). 7/6 Livorno (3.800). 8/ Piræus (6.800). 8/3 (3.200—4.200). 8/6 Konstantinopel (4.200—5.000). 9/6 Azorerne (1.600). 8/ Port Said (5.200). 7/ Las Palmas. Teneriffa eller Madeira (4.000). — Fra Humberen 4/9 Odense (1.500).

5/ Kalundborg (1,350). 4/10½ Bordeaux (2,000), 7/9 Karthagena (1,700). 7/9 Barcelona (2,000). — Firth of Forth 4/6 Aarhus (1,800). 4/9 Rouen (1,600), 7/11½ St. Brieux (600). — Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport nævner vi 5/ Reval eller Libau (1,500), 3/9 Calais (1,600), 4/1½ Dieppe (1,400), Frs. 5½ Bordeaux (2,500), Frs. 6 (900). 5/1½ Lissabon (2,800), 3/7½ Gibraltar (3,300), Frs. 7¾ Algier (3,200). Frs. 8¾ Marseille (4,800—5,000). 7/3 Genua (4,300). 7/6 (2,800). 8/ Neapel (4,600), 9/ Venedig eller Ancona (4,500), 7/9 Konstantinopel (4,600), 7/9 Port Said (5,500), 9/6 Colombo (4,700), 7/ Las Palmas eller Teneriffa (3,500—6,300), 7/6 Dakar (3,300), 13/3 Monte Video (5,000), 13/9 à 14/ Rio Janeiro eller Santos (c. 5,000), 14/ River Plate (4,000—5,000), 15/ Rosario.

Skrevet den 20. Januar 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger hele Fragtmarkedet fremdeles stille, saa at der kun undtagelsesvis gøres Befragtninger pr. straks i denne Fart, hvortil de vinterlige Forhold med Ishindring i mange Havne ogsaa har Indflydelse.

Danmark har ganske enkelte Kornlaster til Norge. Vestsverig har ikke Tilbud og Østnorge har kun ganske enkelte Is- og Trælaster til lave Fragtrater som kun lokalbeliggende Skibe befatter sig med for at undgaa Oplægning i Udlandet. Sejlskibene holder Ferie.

Returfragter Vest fra er ogsaa yderst matte med kun faa udbudte Kul- og Claylaster à £ 7 à 7½ £ til danske eller tyske Havne. 7/6 à 8/ til Norge men ogsaa i denne Fart gøres der kun faa Forretninger idet en stor Del af Flaaden er oplagt.

Angaaende de mindre Skibe er Befragtning for Øjeblikket ret minimal og heller ikke af Foraarsfragter noteres der endnu nogle. Kornforretningen fra Nordtyskland ligger iøvrigt overordentlig stille. Af Befragtninger kan nævnes derfra Havre til 7 M. fra Colberg. Danmark slutter heller ikke væsentlig hverken fra Provinserne eller fra Kjøbenhavn. Der kan nævnes Byg Kalundborg/Kiel 4 M. og fra Kjøbenhavn Soyakager til Aarhus 18 Øre, Nekse 22 Øre samt Solsikkekager til Præsto 18 Øre.

Spørgsmaal og Svar.

Sp. Et Skib har som Havarist søgt Nodhavn. Kaptajnen anmoder Retten om at udmelde to sagkyndige og upartiske Mænd til at besigtige Skibet, taksere den lidte Skade og iøvrigt udtale sig om, hvad der i alle rette Vedkommendes Interesse bør foretages med Skib og Ladning.

Retten udmelder derefter to ældre Skibsforere. Den ene af disse er Aktionær i det Skibsværft paa hvilket Skibet skal repareres, samt Formand i sammes Bestyrelse. Der spørges nu: Kan denne Mand betragtes som upartisk? og er Kaptajnen ved Rettens Udmeldelse udsaget til at nøjes med ham? X.

Sv. En Mand, der paa en eller anden Maade selv er interesseret i den Vurdering han skal foretage, kan efter vor Formening ikke kaldes upartisk (uvildig), men han kan jo derfor godt, i det foreliggende Tilfælde, have udført Besigtelsen og Vurderingen paa den samvittighedsfuldste Maade.

Hvis Skibsforeren foler sig forurettet ved Vurderingen, kan han begære et Overskøn.

Generalforsamlinger.

Prins Valdemar Foreningen

i Svendborg holdt den 14. ds. ordinær Generalforsamling. Formanden, flv. Havnesfoged Møller, indledede med en Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar.

Aaret var forløbet jævnt og roligt uden særlige bemærkelsesværdige Begivenheder. Mod Sædvaane har Foreningen haft et lille

Overskud, ganske vist ved Hjælp af ekstraordinære Bidrag, og Foreningen har været saa heldig, at der i det sidste Aar ikke har været noget Forlis at betale til. Derimod har Foreningen mistet et Par Medlemmer.

Kassereren, Navigationslærer Arnvig, oplæste Regnskabet, der balancerede med Kr. 10,803.94. Indtægter: Medlemskontingent Kr. 544.45, bidragydende Medlemmer Kr. 654.55, Rente Kr. 1,884.98, indløste Prioriteter Kr. 2,600, hævet i Bank og Sparekasse Kr. 5,040.76, Restance Kr. 6.00, Lotterigevinst Kr. 30.00. Udgifter: Enkeunderstøttelse Kr. 2,085.00. Børnefond og Legatmidler Kr. 400.70, Udlaan i fast Ejendom Kr. 3,300, i Bank og Sparekasse Kr. 4,591.10. Diverse Kr. 317.07. Foreningens samlede Formue ved Udgangen af 1913 bestod af Kr. 50,189.16, indestaende dels i Prioritetslaan dels i Bank og Sparekasse og endelig Kr. 4,518.19 i særlege Legater. Foreningens egen Formue er i Aarets Løb forøget med Kr. 362.51. Og udgør nu Kr. 35,189.16. Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Formanden fremlagde derefter Regnskab for Bøssefondet, der ejer Kr. 2,000 og har et Overskud af Kr. 352, som fordeltes mellem Enker og ældre Skibsførere.

De reviderede Love, som er udarbejdet af et i Fjor nedsat Uvalg oplæstes.

Til Bestyrelsens Medlemmer genvalgte Foreningens Æresmedlem fhv. Havnefoged Møller og Skibsfører N. Chr. Brandt og til Revisorer K. T. Nielsen og Sejlmager Holm-Rasmussen.

Dampskibsselskabet »Skandia«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat V. Kondrup.

En Aktionær protesterede mod Generalforsamlingens Lovlighed i Henhold til en Bestemmelse i Lovene om, at Forslag til Generalforsamlingen skal være indleverede inden Januar Maanedes Udgang, et Tidsrum, som ikke var udløbet.

Forretningsfører Erlandsen udtalte, at der ved Bestemmelsen sigtedes til Lovforslag, medens Forslag om ændret Udbytte jo kunde behandles uden skriftligt Forslag.

Dirigenten udtalte, at Forslaget om Lovligheden jo henhørte under Domstolene, men han vilde forespørge, om Generalforsamlingen ansaa sig lovlig.

Detle sagde Generalforsamlingen enstemmigt Ja til, idet vedkommende Aktionær ikke havde Aktier noterede paa Navn 3 Uger for Generalforsamlingen.

Forretningsføreren, Grosserer Erlandsen, aflagde derefter følgende Beretning:

Aaret 1913 har været et for Skibsfarten yderst mærkeligt Aar. Dets første Del falder ind under den i 1912 saa ofte omtalte Højkonjunktur, ganske vist ikke opvisende de samme kolossale Fragtrater, men dog saa godt og lønnende som nogen Reder kunde ønske sig det. Aarets sidste Halvdel, og deraf særligt de sidste 3—4 Maaneder, har derimod vist en fortsat Nedgang, en Nedgang, der til Tider antog Karakteren af et fuldstændigt Sammenbrud.

Denne Nedgang i Fragtraterne vilde dog ikke have haft saa meget at betyde for vort Selskab, der allerede i Maj Maaned havde sikret sig nogle aldeles gode Fragtkontrakter for Trælast, hvis der ikke var tilstødt nogle beklagelige Uheld, der havde bragt Tab og Forsinkelser med sig.

Om Udsigterne for indeværende Aar er det vanskeligt at udtale sig; for Øjeblikket er i alt Fald Fragterne alt andet end gode; dog har vort Selskab ogsaa i Aar sikret sig et Par Fragtkontrakter, afsluttede i September Maaned, som vil bringe os saa langt som henimod Maj og give os et jævnt, men selvfølgelig ikke overvældende Overskud.

Selskabets Flaade er i Aarets Løb forøget med Dampskibet »Rodfaxe«, der i enhver Henseende har vist sig fordelagtigt og svarende til Forventningerne.

Jeg fremlægger herved Regnskabet for 1913. Overskudet i Aar har været Kr. 171,539.71, og Bestyrelsen foreslaar, efter at de normale 5 pCt. Henlæggelser har fundet Sted, et Udbytte paa 12 pCt., lig med Kr. 86,400. Endvidere foreslaas det at afskrive Inventariekonto, Kr. 3,000, helt og holdent og en yderligere Henlæggelse til Reservefonden paa Kr. 29,164.20, svarende til c. 3 pCt. af de ældre Skibes Anskaffelsessummer, hvorved Reservefonden bliver bragt op til Kr. 400,000. Det tiloversblivende Beløb Kr. 1,975.51 overføres til næste Aar.

Bestyrelsen mener at kunne forsvare et saa stort Udbytte som 12 pCt., altsaa det samme som i 1912, skønt Netto-Overskudet i 1913 har været c. 56,000 Kr. mindre end i 1912. Reservefonden er nemlig ved dette og tidligere Aars Henlæggelser blevet bragt op til at svare en gennemsnitlig Afkrivningskvota af c. 8 pCt. af de tre ældre Skibes Anskaffelsessummer, og altsaa tilstrækkelig betryggende til at møde de daarlige Aar, som jo tilsyneladende venter os.

Den tidligere omtalte Aktionær fremsatte Forslag om 12 pCt. Udbytte og 3 pCt. Bonus, et Forslag, der efter Udtalelser af Forretningsføreren forkastedes.

Forretningsføreren gennemgik derefter Regnskabet, som godkendtes enstemmigt, hvorpaa Grosserer Holger Hamann genvalgte som Medlem af Bestyrelsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn, Kjøbenhavn, solgtes i disse Dage Skonnerten »Jacob« af Raå, 88 Reg.-Tons, 65 Sldr., 175 Tons d. w., bygget i Carlshavn 1894, Klasse 3/3. 1. 1. (r. Veritas, til Kaptajn Alb. Johansson i Styrso ved Göteborg. Købsum 11,000 Kroner.

Fragtdamperen »Henry Tegner« (Stabelnummer 143) bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet Progress, Kjøbenhavn, blev den 14. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jeruskib- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Engelsk Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 248 Fod langt i Hoveddækket, 38 Fod bredt og 17½ Fod dybt; det bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 700 I. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et Dampskib til Nykjøbing M.

Gennem »Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau« ved Charles Hvilsom er i disse Dage solgt følgende Skibe:

S./S. »Erik« af Kjøbenhavn, tilhørende Firmaet »Holm & Wonsild«, bygget 1872 i Renfrew, 1,700 Tons dw., beliggende i Kiel under Havari, til Hrr. Petersen & Albecks Ophugningsværft her i Kjøbenhavn for c. Mk. 41,000.

3/m. Skonnert »Norma« af Marstal, 350 Reg., 600 Tons dw. & 225 Sldr., bygget Norge 1899, Klasse S. S. 1. 1. til 1916, til Kaptajn I. P. Wieckberg, Brantevik for c. Kr. 23,000.

3/m. Skonnert »Alma« af Skillinge, 195 Reg. & 335 Tons dw. & 120 Sldr., bygget Marstal 1878, Klasse 5. 6. 1. 1. til 1913, til Kaptajn J. E. Elfvig, Högmarsö for c. Kr. 9,000.

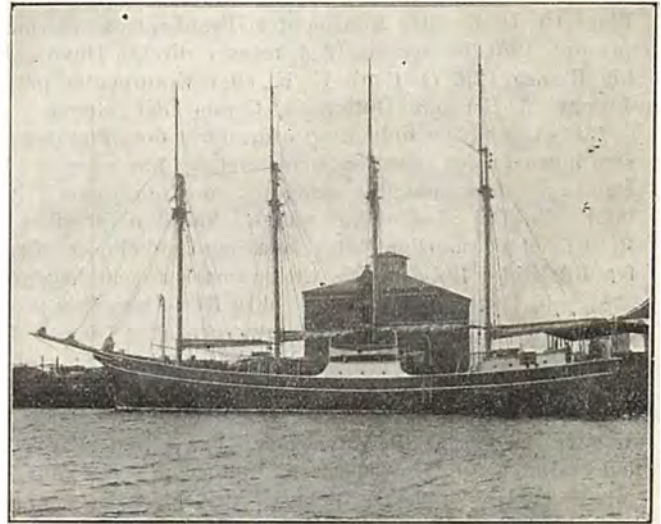
Skonnert »Amor« af Skillinge, 150 Reg. & 250 Tons dw. & 90 Sldr., bygget Oscarshavn 1880, solgt til Finland for c. Kr. 6,000.

Skonnert »Svevia« af Jernavik, 125 Reg. & 225 Tons dw. & 75 Sldr., bygget 1883 paa Thuro, Klasse 5. 6. 1. 1. til 1917, til Finland for c. Kr. 11,500.

Skonnert »Marie« af Brantevik, 119 Reg. & 200 Tons dw. & 70 Sldr., bygget Danmark 1867, solgt til Finland for c. Kr. 5,000.

Skonnert »Ellen« af Brantevik, 112 Reg. & 200 Tons dw. & 75 Sldr., bygget 1880 i Marstal, solgt til Finland for c. Kr. 7,000.

Skonnert »Heimkehr« af Seedorf, 54 Reg. & 150 Tons dw., bygget Barth 1909, Klasse X. A. 1. til 1922, solgt til Rusland.



M/S „MORTEN JENSEN“,
Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8¹/₂ Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.
Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sørø- Hav og Aronske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentligt. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone oarlig foruden Postomkostningerne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øro paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snulicnt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

107. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Ronne. Fyr forandret.

Det hvide, faste Fyr paa W.-Enden af Bølgebrøderen ud for Ronne Havn er forandret til et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s, Lyn c. 0,5 s, Mørke c. 4,5 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 264° gennem 0° til 12°;
2. hvidt i — - 12°, c. 1/2 Sm fri W. om Vageren paa *Halde-Rev*, til 153°, c. 1/2 Sm fri W. om Vageren paa *Hvide-Odde-Rev*.
3. rødt i — - 153° til 264°.

Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 8 Sm. Linseapparat. Ronne Havn: 55° 06

N. 14° 42' E.
(Kort Nr. 160, 206 og 231. Danske Lods Side 451 og 452. Havne-Lods Side 145 og 146. Fyr-Fort. Nr. 418.)

108. Sverrig. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib inddraget for Is.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 2/31. Stockholm 1914.)

Utgrunden Fyrskib er inddraget paa Grund af Is. 56° 20' 54" N. 16° 14' 57" E.

109. Sverrig. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget.

Ifølge Telegram fra Lodsstjntanten i Gävle er følgende Fyrskibe inddraget:
1) *Västra Banken*. 60° 53' 48" N. 17° 55' 10" E. 2) *Finngrundet*. 61° 01' 50" N. 18° 31' 35" E. 3) *Grundkallen*. 60° 29' 57" N. 18° 54' 25" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/2421. København 1913.)

110. Finland. Botnisko Bugt. Uleåborg Distrikt. Norra Trutklippan. Sømærke udlagt.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 1/8. Stockholm 1914.)

I Farvandet forbi *Trullögrund* er der ved Revet fra Holmen *Norra Trutklippan* i c. 7 m Vand udlagt en Vager med E.-lig Topbetegnelse. 63° 54' 24" N. 23° 03' 05" E.

Charts affected. No. 2408, Batan island. No. 2454, Luzon islands, northern portion. No. 2661b, China sea, northern portion. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 197.

No. 82. Portuguese East Africa. Chinde river entrance—Alteration in position of light. Former Notice. No. 824 of 1913. New position. On southern side of river entrance, at a distance of 19 1/2 cables, 227° (S. 59° W. Mag.), from former position on Mitaone point, and 3 1/10 cables, 140° (S. 28° E. Mag.), from the 46-foot summit on Foot point. Lat. 18° 34' S., long. 36° 23' E. Abridged description of light.—Lt. F., vis. 10 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 38 feet. Visibility. 10 miles. Structure. Semaphore tower. Note. The note on chart No. 1421, referring to the lighthouse on Mitaone point, has been erased. Variation. 12° W. (Notice No. 62 of 1914, dated 10th January.)

Charts affected. No. 1421, River Chinde, bar and entrance. No. 1810, River Zambezi to Mozambique harbour. No. 597, Delagoa bay to cape Guardafui. Publications. List of Lights. Part VI., 1913, No. 46. Africa Pilot, Part III., 1905, page 237.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frøderiksbergsgade 13, I. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og

at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

111. **Rusland. Riga Bugt. Pernov. Nat-Stormvarselsignaler.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/63. Berlin 1914.)
Ved *Pernov* gives nu Nat-Stormvarselsignaler ved Hjælp af Lanterner. 58° 23' N. 24° 30' E.
112. **Tyskland. Stettiner Haf. Fyrskibe inddraget.**
Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i *Stettin* er Fyrskibene *Els nord Bock*, 53° 50' N. 14° 00' E., og *Witzig*, 53° 47' N. 14° 18' E., inddraget paa Grund af Is.
113. **Tyskland. Großwälder Bodden. Frosendorfer Haken. Fyr slukket.**
Palmerort Fyrskib inddraget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/130. Berlin 1914.)
1. *Frosendorfer Haken* Fyr er slukket. Det vil snarest blive tændt igen. 54° 11' 59" N. 13° 42' 32" E.
2. Paa Grund af Is er Fyrskibet *Palmerort* inddraget. 54° 12' N. 13° 24' E.
114. **Tyskland. Jasmund Fyrskib midlertidig inddraget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/131. Berlin 1914.)
Jasmund Fyrskib er inddraget paa Grund af Is. 54° 36' 00" N. 13° 41' 42" E.
Taagesignal gives derfor fra *Stubbekammer*, To-Sted hver 25 s., 54° 34' 15" N. 13° 40' 15" E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

115. **Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrom. Sandhage og Stenhage Fyr atter i Orden.**
Sandhage og *Stenhage* Fyr er atter i Orden. *Stenhage* Fyr: 55° 06' 29" N. 12° 13' 23" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/77. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

116. **Kattegat. Store-Middelgrund. Lystonde midlertidig inddraget.**
Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i *Malmö* er Lystonden *Store-Middelgrund* inddraget. 56° 33' 35" N. 12° 07' 05" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/91. København 1914.)
117. **Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Lystonde inddraget. Vandstand.**
Lystonden *Thyborøn-Kanal* Nr. 3 er inddraget paa Grund af Is. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.
Ved Middel-Højvande er Dybden for Tiden: Paa *Havrevlen* 3,3 m og i *Gaaseholm-Løb* 2,8 m.

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

118. **Rusland. Hvide Hav. Omega Bugt. Nyukoha Floden.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 78. London 1914.)
En 1,2 m Grund med haard Bund ligger 2,3 m 34' (misv. NE. t. N. 3,8 N.) fra Midten af *Nekhos Ø*. Paa E-Siden af Grunden ligger en Spiritønde med 2 fra hinanden vende Koste. 64° 03' 1/4' N. 36° 29' 1/4' E.
119. **Danmark. Grædyb. Lystønder midlertidig ombyttet med Vintersonmærker.**
Paa Grund af Is er følgende Lystønder i *Grædyb* ombyttet med Vintersonmærker: 1) Lystønden *Soren Jessens-Sand*. 2) Lys- og Iøjteønden *Fano-Sandende* (*Jerg*). *Grædyb*: 55° 27' N. 8° 20' E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 17. **Malacca Strait—Penang Harbour. Prye river approach—Wreck marked by light-vessel and buoy.** (a) Wreck: Position. — At a distance of 7 1/2 cables, 304° (N. 57° W. Mag.), from the Harbour mark on the south side of the entrance to Prye river. Lat. 5° 22 3/4' N., long. 100° 21 1/2' E. Description. Sunken wreck of the *Colleen*. (b) Light-vessel: Position. Over position of wreck. Description. Lighter carrying a red flag by day and a red light over a white light (vertical) by night. (c) Buoy: Position. At a short distance, westward, from the wreck. Description. A green wreck buoy. Variation. 1° E. (Notice No. 17 of 1914, 5th January.)

Charts affected. No. 3732, Penang harbour. No. 1366, Penang harbour and approaches. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 172.

No. 32. **Russian Maritime Province—St. Olga Bay. Chikacheva island—Fog-signal established.** Position. On south-western side of island. Lat. 43° 40 3/4' N., long. 135° 17 1/4' E. Description. A bell. (Notice No. 32 of 1914, dated 6th January.)

Charts affected. No. 2511, Sirolok buoy to Mosolova point, with plan. No. 2405, Kuril islands. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 227. Japan, Korea, etc., 1904, page 201. E. C. Korea, Siberia, etc., 1913, page 202.

No. 43. **India, West Coast. Karachi harbour—Leading lights discontinued.** Position. Front Channel beacon, lat. 24° 48 1/4' N., long. 66° 58 3/4' E. Description. The green light shown from the front Channel beacon, and the two red lights shown from the rear beacon. Remarks. In the event of damage to the outer light-buoys, lights will be exhibited from the Channel beacons. Note. A note to the above effect has been placed on the chart. (Notice No. 43 of 1914, dated 8th January.)

Chart affected. No. 40, Karachi harbour. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, Nos. 139, 200. W. C. India Pilot, 1909, page 336.

No. 51. **Formosa, West Coast. Haipo road—Shoals extended.** Position. Lat. 23° 42' N., long. 120° 08' E. Details. The banks and shoals in Haipo road are reported to extend further to the southward than is now shown on the charts. Note. A note to the above effect has been placed on the charts. (Notice No. 51 of 1914, dated 8th January.)

Charts affected. No. 2409, West coast of Formosa and Pescadore channels. No. 1760, The Brothers to Oakes islands. No. 1968, Formosa island and strait. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 218.

No. 55. **China Sea—Balan Islands. North island—Breakers reported south-westward of Position.** At a distance of 2 1/2 miles, 229° (S. 50° W. Mag.), from the summit of North island. Lat. 21° 01 1/2' N., long. 121° 55 1/4' E. Remarks. A note. „Breakers reported (1913).“ has been placed against the above position on the charts. Variation. 1° W. (Notice No. 55 of 1914, dated 8th January.)

143. Grækenland. Skiathos Bugt. Prassonissi. Fyr tændt.

(„Announce aux Navigateurs“ Nr. 137. Athen, Decbr. 1913.)
Paa Øen *Prassonissi* er tændt et ubevogtet, hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3,6 s., Lys 0,3 s., Mørke 3,3 s., Flammens Højde: 10 m. Lysevne: 9 Sm. Hvidt Taarn. I Fyret vil der blive indsat 2 farvede Lysvinkler, den ene skal lede mellem *Calamaki* Pynt og Øen *Zoghriaki*, den anden mellem Øerne *Arkiaki* og *Zoghria*. 39° 08' 20" N. 23° 29' 16" E.

144. Grækenland. Bourdji. Lystønde udlagt.

(„Announce aux Navigateurs“ Nr. 135. Athen, Decbr. 1913.)
Udfor *Bourdji* Grunde er i 5,5 m Vand, 566 m 135° (misv. SE. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Avlode* Fyr og 196 m 225° (misv. SW. $\frac{3}{8}$ W.) fra *Bourdhiri* Ruin, udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,2 s., Mørke 2,8 s., Flammens Højde: 2 m. Lysevne: 6 Sm. *Avlode* Fyr: 38° 24' 12" N. 23° 38' 30" E.

145. Grækenland. Skyros. Valaxa. Fyr tændt.

(„Announce aux Navigateurs“ Nr. 138. Athen, Decbr. 1913.)
Paa *Latomæon* Pynt er tændt et ubevogtet, hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3,6 s., Lyn 0,3 s., Mørke 3,3 s., Flammens Højde: 18 m. Lysevne: 10 Sm. Hvidt Taarn med rødt Bølge. 38° 47' 28" N. 24° 29' 40" E.

146. Ægypten. Alexandria. Oplysninger.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 273/2573. s-Gravenhage 1913.)
I *Alexandria* Havn er opført en ny Kaj, *Nitrate Quay*, S. for *Kamaria* Havn. Det S-lige Molehoved ved *Kamaria* Havn ligger nu 0,41 Sm 79° (misv. E. $\frac{3}{4}$ N.) fra Hovedet af Karantæne-Bølgebryderen.

En sort Stumpstønde er udlagt 0,22 Sm 84° (misv. E. $\frac{3}{8}$ N.) fra Hovedet af Karantæne-Bølgebryderen.
En grøn Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 0,33 Sm 52° (misv. NE. $\frac{3}{4}$ E.) fra samme Punkt.

Paa Knækket ved den ny Bølgebryder er tændt et grønt, fast Fyr, 0,33 Sm 54 $\frac{1}{2}$ ° (misv. NE. t. E.) fra samme Punkt. Fra Fyret gaar de 2 Dele af Bølgebryderen ud i Retningerne 50° (misv. NE. $\frac{5}{8}$ E.) og 203° (misv. SW. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) indtil de 2 grønne Tønder, der nu er inddraget.

Lystønden, der laa 0,35 Sm 53° (misv. NE. $\frac{7}{8}$ E.) fra samme Punkt, er inddraget. Det grønne, faste Fyr paa E.-Siden af Indløbet til *Arsenal* Havn er flyttet til SW.-Hjørnet af *Arsenal* Kaj.

En sort Stumpstønde er udlagt 0,05 Sm 230° (misv. SW. $\frac{5}{8}$ W.) fra det røde, faste Fyr ved W.-Siden af Indløbet til *Arsenal* Havn.

Kamaria Havn: 31° 10' N. 29° 52' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2972. København 1912.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller Bogs Nr.

R 1834 England, east coast. — River Medway, sheet II.
R 2227 Baltic, Russia. — Revel roadstead.
† 3347 Japon, Nippon. — Moura ko funkin.

Holland:

R 7 Noordwestkust Sumatra. Os Meureudoe tot Meulaboh. I : 250 000.

120. Tyskland. Høyerschleuse. Fyrbaake forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/122. Berlin 1914.)
Den hvide Fyrpæl til *Hoyerschleuse* Forfyr har faaet en hvid Skive som Dagmærke. 54° 57 $\frac{1}{2}$ ' N. 8° 41' E.

121. Tyskland. Vortrapptief og Norddorf. Tønder flyttet og Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/86. Berlin 1914.)
Lys- og Klokketønden *Vortrapptief* ligger nu i 10 $\frac{1}{2}$ m Vand paa 54° 33' 00" N. 8° 10' 55" E. Ved høj Sø kan Tønden komme i Uorden. Anduvningstønden *New-Vortrapptief* ligger nu i 7 $\frac{1}{2}$ m Vand paa 54° 35' 05" N. 8° 13' 08" E.

I *Norddorf* Tværmarkfy, paa *Arum*, er Grænsen mellem den hvide og røde Lysvinkel forandret fra Pejling 30° til Pejling 32 $\frac{1}{2}$ °, der gaar gennem begge Tønderne. 54° 40' 12" N. 8° 18' 43" E.

122. Tyskland. Eider. Eidergalliot Fyrskib midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/180. Berlin 1914.)
Paa Grund af Is er Fyr- og Lodsskibet *Eidergalliot* midlertidig inddraget. 54° 14' N. 8° 37' E.

123. Tyskland. Eider. Lystønde midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/67. Berlin 1914.)
Den sorte Lystønde 6 a, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8,5 s., og som til Forsøg var udlagt i 3 m Vand mellem Tønderne 6 og 7, er inddraget. Den vil blive udlagt igen i Forsæret 1914. 54° 13' 27" N. 8° 37' 45" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1602. København 1913.)

124. Tyskland. Jade. Arragast. Bifyr permanent.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/123. Berlin 1914.)
Arragast hvide, røde og grønne, faste Fyr, der var tændt til Forsøg, brænder nu permanent. 53° 28' 58" N. 8° 11' 06" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/847. København 1913.)

125. Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Palle fundet.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 7/47. s-Gravenhage 1914.)
I *Stortemelk* er fundet en Grund med 4,4 m Vand tæt N. for Fyrlinien: „*Viteland* (*Vuurdam*) Fyr overet med *Strandkaep* Fyr“. 53° 19' N. 5° 02' E.

126. Belgien. Ostende. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/71. Berlin 1914.)
Det hvide, faste Fyr paa E.-Kajen i *Ostende* indre Havn er slukket og erstattet af et Fyr, der viser hvidt, fast Lys over et rødt, fast Lys, og som staar i Nærheden af *Leopold* Sluse. Fyret er synligt i en Lysvinkel paa 180°. Flammens Højde: 13 m og 10 $\frac{1}{2}$ m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt og 5 Sm for rødt Lys. 51° 14' 12" N. 2° 55' 34" E.

127. Skotland. Forth Floden. Middle Bank. Grund tiltaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 65. London 1914.)
Middle Bank strækker sig NW. efter indtil Land. Løbet SW. om Banken bør ikke benyttes uden Lods. 56° 04 $\frac{3}{4}$ ' N. 3° 44 $\frac{3}{4}$ ' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

128. Skotland. Hebriderne. Stornoway. Oplysning om Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 76. London 1914.)
Vraglystønden, som ligger c. 45 m E. for Vraget af Damperen *Italia*, ligger 130 m 49° (misv. E. t. N. $\frac{7}{8}$ N.) fra *Arnisht* Fyrbaake, som ligger paa 58° 11 $\frac{1}{2}$ ' N. 6° 22' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/17. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

129. **Portugisiske W.-Afrika.** *Nova Redonda.* Bankes Beliggenhed.
(¹„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/192. Berlin 1914.)
Banken, som i Søkortene er angivet c. 3 Sm W. for *Nova Redonda*, ligger en Del nærmere ved Land og vil nu blive afmærket med en lille Tønde. Paa det angivne Sted er der 20 m Vand; c. 1 Sm fra Land er Dybden 7 m. *Nova Redonda*: 11° 08' S. 13° 53' E.
130. **Nova Scotia. Whitehead. Taaesignal.**
(¹„Notice to Mariners“ Nr. 131/428. Ottawa 1913.)
Fra SW.-Plynten af Øen *Whitehead* gives fra c. 1ste Februar 1914 — uden nærmere Bekendtgørelse — Taaesignal med Diaphon, Et-Stød hver 20 s., Stød 2 s., Pause 18 s., 4^{te} 11' 57" N. 61° 08' 07" W.
131. **Nova Scotia. Halifax. Chebueto Head. Fyr forandret.**
(¹„Notice to Mariners“ Nr. 133/433. Ottawa 1913.)
Chebueto Head er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser 4 Blink hver 30 s. Opholdet mellem Blinkene varer 4 s. I Halvdelen af Tidsrummet, eller 15 s., vil Lyset være fuldstændig forværket; i den anden Halvdelen af Tidsrummet vil Fyret stadig vise et svagere Lyg, gennem hvilket de stærkere Blink vil vise sig. 44° 30' 04" N. 63° 30' 50" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/12. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

132. **Brasilien. San Marcos Bugt. San Marcos Pynt. Fyr forandret.**
(¹„Notice to Mariners“ Nr. 75. London 1914.)
Det hvide, faste Fyr paa *San Marcos* Pynt er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Fire-Blink hver 10 s. Flammens Højde: 34 m. Synsvide: 16 Sm. 2° 29' 1/4 S. 44° 17' W.
133. **Brasilien. Barra Grande. Grund rapporteret.**
(¹„Notice to Mariners“ Nr. 39. London 1914.)
Damperen *Indian Prince* med et Dybgaende af 5,9 m har rørt Grunden c. 6,6 Sm 122° (misv. SE. 3/8 S.) fra *Barra Grande* Kirke. c. 9° 05' S. Br. 35° 09' 1/2" W.
134. **Brasilien. Sepitiba Bugt. Socó. Fyr tændt.**
(¹„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/192. Berlin 1914.)
Paa S.-Enden af Øen *Socó* er tændt et rødt Fyr med En-Formonkelsler hver 6 s., Lys 4 s., Mørke 2 s. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 5 Sm. 22° 56' 36" S. 43° 55' 36" W.
135. **Brasilien. Ilha Grande Bugt. Ribeira Bugt. Oplysning om Fyr.**
(¹„Notice to Mariners“ Nr. 56. London 1914.)
Fyret paa *Ilha da Pimenta* staar paa SW.-Enden af Øen, 0,7 Sm 132° (misv. SE. 1/2 S.) fra E.-Enden af Øen *Compidá*. Det er synligt hele Horisonten rundt. 22° 57' 12" S. 44° 19' 55" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/2010. København 1913.)

136. **Rio de la Plata. Montevideo. Havnesignaler.**
(¹„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 2/192. Berlin 1914.)
Paa Semaforen ved Observatoriet hejses følgende Flag over den internationale Svarstænder:
- | | |
|---|--|
| Flag P, naar Indløb i Havnen er tilladt; | |
| — R, — — — — — i — — — — — forbudt; | |
| — S, — — — — — Udlob af — — — — — fri; | |
| — U, — — — — — man skal forblive i Sigte af Semaforen. c. 34° 54' 1/2" S. 56° 12' 3/4" W. | |

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

137. **Italien W.-Kyst. Gaeta Bugt. Voltorno. Fyr tændt.**
(¹„Avvisi al Naviganti“ Nr. 9/30. Genova 1914.)
Ved Mundingen af *Voltorno* er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2^{te} s., Lyn 0,2 s., Mørke 2 s. Flammens Højde: 9 m. Lysevne: 11 Sm. 41° 01' 07" N. 13° 55' 34" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/2503. København 1913.)
138. **Italien E.-Kyst. Punta della Maestra. Lystønde atter udlagt.**
(¹„Avvisi al Naviganti“ Nr. 7/19. Genova 1914.)
Lystønden ud for *Punta della Maestra* er atter udlagt. 44° 57' 22" N. 12° 34' 23" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/2451. København 1913.)
139. **Østerrig-Ungarn. Rogoznica. Belysning forandret.**
(¹„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 2/18. Pola 1914.)
Den 1ste Februar 1914 forandres det grønne Fyr paa *Madonna* Pynt til et rødt, fast Fyr. Synsvide: 3 Sm. I øvrigt uforandret. 43° 31' 1/4 N. 15° 57' 1/6 E.
Samtidig tændes paa SW.-Enden af den forlængede Kaj et ubevogtet, grønt og hvidt fast Fyr. Det hvide Lys er synligt fra Land, det grønne fra Søen. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 2 Sm. 43° 31' 1/6 N. 15° 58' 1/6 E.
140. **Østerrig-Ungarn. Sebenico. Kanal S. Antonio. Semisna. Fyr flyttet.**
(¹„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 2/19. Pola 1914.)
Semisna grønne Fyr med Formonkelsler er flyttet 32 m i Retning 165° (misv. S. 3/4 E.). Fyret er synlig i Pejlinger fra 53° til 259°. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 3 Sm. Rød Fyrbæke i 5 m Vand. Fyret overet med Fyret paa *Jadria* Pynt leder ikke mere fri af *Rozemal* Banke. 43° 43' 5 N. 15° 51' 1/6 E.
141. **Grækenland Vrono Pynt. Fyr tændt.**
(¹„Announce aux Navigateurs“ Nr. 134. Athen, Decbr. 1913.)
Paa *Vrono* Pynt er tændt et ubevogtet, hvidt og rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 s., Lyn 0,2 s., Mørke 1,8 s. Lyset er:
- | |
|--|
| 1. hvidt i Pejlinger fra 98° til 140°. |
| 2. rødt i — — — — — 140° - 230°, over <i>Research</i> Banke; |
| 3. hvidt i — — — — — 230° - 278°. |
- Flammens Højde: 6 m. Lysevne: 11 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. Hvidt Taarn med rødt Bælte. c. 38° 47' 23" N. 22° 50' 40" E.
142. **Grækenland. Panaghitsa Nissiotissa (Oreos Shoal). Fyr tændt.**
(¹„Announce aux Navigateurs“ Nr. 136. Athen, Decbr. 1913.)
Paa *Panaghitsa Nissiotissa* Banke er tændt et ubevogtet, hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3,6 s., Lyn 0,3 s., Mørke 3,3 s. Flammens Højde: 6 m. Lysevne: 7 Sm. Hvid Fyrbæke med rødt Bælte. 38° 57' 23" N. 23° 04' 00" E.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Palermo 17./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 16./1. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 19./1. — Anglo Danc. Kann, afg. herfra 20./1. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Libau 18./1. — Antwerpen, Madsen, afg. Newcastle 21./1. — Arkansas, Egense, ank. hertil 31. 12. — Arno, Lepper, ank. Karthagena 17./1. — Aurora, Gummesen, afg. Bastia 20./1. — Baron Stjernblad, Kofoed, ank. Riga 2./1. — Beira, Mortensen, pass. Dover 19./1. — Bergenhus, Meyer, ank. Stettin 19./1. — California, Petersen, ank. New York 18./1. — Char-kow, Soeberg, pass. Lizard 18./1. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Bolderaa 17./1. — Chr. IX, Gotthardt, ank. hertil 19./1. — Christianssund, Andresen, afg. Trondhjem 20./1. — Dagmar, Müller, ank. Antwerpen 21./1. — Dania, Jørgensen, afg. Filadelfia 10./1. — Douro, Sørensen, ank. Reval 20./1. — Ebro, Lunge, afg. Hull 19./1. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 20./1. — Fiecaria, Munch, dokker. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 26. 12. — Garonne, Kromann, ank. Riga 4./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 15./1. — Hengest, Hansen, ank. Bolderaa 20./1. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 18./1. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Reval 13./1. — Jolantha, Kyllesbech, ank. London 19./1. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 20./1. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 6./1. — Kiev, Tomnesen, afg. Bristol 20./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 16./1. — Louise, Svan, ank. hertil 20./1. — Louisiana, Jønsen, ank. hertil 21./1. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Brunsbüttel 18./1. — Maryland, Ørsted, afg. herfra 20./1. — Minsk, Harder, afg. herfra 20./1. — Nicolai II, Petersen, ank. Galata 20./1. — Nordjylland, Bidstrup, ank. hertil 20./1. — O. B. Suhr, Pedersen, pass. Domesness 18./1. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 18./1. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 10./1. — Pennsylvania, Lissner, afg. New York 16./1. — Perm, Tramp, ank. London 19./1. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 20./1. — Romney, Bogvad, ank. Bolderaa 20./1. — Saga, Hansen, pass. Holtenau 20./1. — Saxo, Rasmussen, ank. Reval 20./1. — Seine, Le Dizes, afg. Hamburg 20./1. — Texas, Clausen Kaas, afg. New York 14./1. — Thyra, Møhlendorf, ank. hertil 21./1. — Tiber, Pape, afg. Aløier 19./1. — Tomsk, Wiberg, afg. Lissabon 18./1. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 9./1. — Tyr, Thanning, afg. herfra 20./1. — United States, Gottsche, ank. hertil 21./12. — Viking, Dam, ank. hertil 19./1. — Virginia, Fischer, ank. hertil 24./1.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 2./1. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 18./1. — Brattingsborg pass. Sarres 15./1. — Børglum afg. St. Louis du Rhone 16./1. — Dansborg ank. Tyne 15./1. — Elsborg ank. Genua 7./1. — Esrom ank. Cardiff 18./1. — Flynderborg ank. Antwerpen 14./1. — Frederiksborg ank. Bordeaux 15./1. — Guldborg afg. Tyne 12./1. — Gurte pass. Hanstholm 18./1. — Hammerhus ank. Stettin 7./1. — Harrildsborg ank. Riga 5./1. Hundborg pass. Kjøbenhavn 14./1. — Jelling afg. Caimanera 12./1. — Jomsborg pass. Kjøbenhavn 18./1. — Junghoved ank. Port Said 14./1. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 16./1. — Kallundborg afg. Burntisland 16./1. — Kalo ank. Huelva 16./1. — Klampenborg afg. Tyne 15./1. — Kronborg ank. Kjøbenhavn 18./1. — Lejre afg. Santiago 15./1. — Marselisborg ank. Libau 17./1. — Næsborg ank. Riga 17./1. — Randelsborg ank. Riga 2./1. — Silkeborg afg. Rotterdam 17./1. — Skanderborg ank. Riga 28./12. — Skodsborg afg. Kjøbenhavn 17./1. — Snigerborg ank. Troon 15./1. — Stegelborg afg. Newport 15./1. — Stjerneborg ank. Sunderland 16./1. — Søborg ank. Huelva 10./1. — Taarnborg ank. Honfleur 12./1. — Ulfsborg afg. Huelva 15./1. — Uranienborg ank. West Hartlepool 16./1. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 15./1. — Ørkild ank. Burntisland 16./1.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Glasgow 19./12. — Annam afg. Hongkong 18./1. udg. — Samui afg. Rotterdam 20./1. ndg. — Biantang afg. St. Thomas 25./12. udg. — Siam ank. San Francisco 7./1. udg. — Tranquebar ank. Yokohama 18./1. udg. — Jntlandia pass. Perim 11./1. udg. — Indien pass. Perim 16./1. ndg. — Chumpon afg. Colombo 20./1. hjemg. — Pagan afg. Sabang 7./1. hjemg. — Kina afg. Penang 11./1. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 8./1. — Arabien ank. Kjøbenhavn 15./1. — Cathay ank. Kjøbenhavn 14./1. — Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. St. Thomas 11./1. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Libau 15./1. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 16./1. til Reval. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Reval 9./1. — Russ, Petersen, afg. Novorossisk 1./1. til Helsingborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Tunis 9./1. til Boneau. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aarhus 20./1.

— Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Bizerta 2./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rotterdam 25./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 22./12. til Genua. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Aalborg 20./1. — Newa, Dahl, afg. Pensacola 20./12. til Castellammare.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, ank. Goole 20./1. — Nautik, Rasmussen, afg. Swansea 20./1. til Brest. — Thyra, Jessen, afg. Lissabon 19./1. til Sevilla. — Polly, Mathiasen, ank. Antwerpen 19./1. — Stella, Larsen, ank. Ruucorn 18./1. — Nordsoen, Lund, ank. Newport 19./1. — Olga, Christensen, ank. Bremen 19./1. — Ulla, Hansen, ank. Königsberg 19./1. — Johanne, Mikkelsen, afg. Reval 18./1. til Riga. — Laura, Thøgersen, afg. Cadiz 18./1. til Castellon. — Karla, Nielsen, ank. Lissabon 18./1. — Marie, Nielsen, afg. Vaencia 17./1. til Bristol. — Dagmar, Sørensen, afg. Ghent 18./1. til Svendborg. — Hebe, Gregersen, pass. l'Ouessant 18./1. for St. Raphael. — Stella, Wiuther, afg. Dublin 17./1. til Runcorn. — Inger, Schiff, ank. Königsberg 17./1. — Rigmor, Thomsen, pass. Gibraltar 17./1. for Hamburg. — Nexos, Basse, ank. Alicante 17./1. — Nerma, Degn, ank. Ghent 16./1. — Nancy, Pedersen, ank. Newport 20./1.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Ghent 19./1. — Anna Mærsk ank. Riga 3./1. — Chassie Mærsk ank. Windau 14./1. — Eleonora Mærsk ank. Blyth 10./1. — Hulda Mærsk ank. Burntisland 15./1. — Laura Mærsk afg. Norfolk Vir. 3./1. — Lexa Mærsk ank. Alicante 17./1. — Peter Mærsk ank. Riga 17./1. — Sally Mærsk ank. Huelva 12./1.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Methil 15./1. — Sara, Jensen, ank. Valencia 15./1. — Helene, Sørensen, afg. Riga 17./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Burntisland 19./1. — Valborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 19./1. — Sjølland, Svarrer, ank. Rouen 18./1. — Estrid, Hansen, ank. Middlesbro 18./1. — Agnete, Dam, afg. Hamburg 16./1. — Gunhild, Hansen, afg. Kallundborg 16./1. — Hermia, Farup, ank. Kjøbenhavn 15./1. — Alice, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 17./12.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4./1. — London, Larsen, ank. Bordeaux 9./1. — Paris, Andersen, ank. Methil 20./1. — Bryssel, Ovesen, ank. Cartagena 17./1.

Mercur. Wien, Boeck-Hansen, ank. Secondi 29./12. — Berlin, Krogh, afg. Norfolk 13./1. til Demerara. — Roma, v. Thun, afg. Rotterdam 20./1. til Rouen.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Liverpool 15./1. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Trondhjem 20./1. — Svend, Schmidt, afg. Immingham 20./1. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 18./1.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Libau 17./1. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Hamburg 20./1. — Holland, Poulsen, ank. Methil 19./1. — England, Bennetsen, ank. Boness 20./1.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 17./1. — Europa, Friis, pass. Reden 14./1. for Riga. — Tyskland, Danstrup, ank. Jacksonville 17./1.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Helsingør 20./1. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Riga 17./1. — Nordpol, Nielsen, afg. Libau 21./1.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Swansea 19./1. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 21./1.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, afg. Galveston 12./1.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Dakar 19./1. — Fyen, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 20./1. for Leith.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Cardiff 16./1. til St. Vincent. — Nelly, Clausen, ank. Newport 18./1. — Fanny, Eriksen, ank. Bristol 16./1. — Alexy, Sørensen, ank. Boness 20./1. — Dagny, Clausen, pass. Portland 19./1. for Lübeck. — Mary, Dulu, ank. Aarhus 17./1.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Plymouth 16./1.

Thure. Petrine Hansen, Hansen, ank. Aarhus 17./1.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Nyborg 16./1. — Energi, Jensen, ank. Burntisland 18./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Capolla, Hansen, ank. Svendborg 16./1. — Noah, Jørgensen, ank. Rudkjøbing 16./1. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 16./1. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Setbal 16./1. — Cathrine, Nielsen, ank. Nantes 16./1. — Galathea, Jensen, ank. Falmouth 17./1. — Ebenezer, Jensen, ank. Aalborg 19./1. — Martin Nilsson, Jensen, ank. Charlestown (C.) 19./1. — Zampa, Wulff, ank. Fowey 17.1. — Ragnhild, Wilde, ank. Rochester 18./1. — Sophie, Hansen, ank. Anstruther 14./1. — Jason, Hansen, ank. Faro 14./1.

Æro. Viking, Clausen, ank. Kjøbenhavns Red 13./1. — Roll, Christensen, afg. Laguna 14./1. — Sostrene, Christensen, ank. Willemstad 16./1. — Noa, Weber, ank. Kjøbenhavn 15./1. — Panama, Boye, pass. Samsø 15./1. p. R. t. St. Andrew Bay. — Kodan,

Hansen, ank. Jacksonville 15./1. for Ferrol. — Poseidon, Rasmussen, ank. Vejle 16.1. — Marthine, Friis, ank. Swansea 17./1. — Norden, Rasmussen, ank. Painpool 17./1. — Mercur, pass. Lizard 14./1. vestg. — Hecla, Fabricius, ank. Methil 17./1. — Svalen, Rosenbeck, ank. Par 19./1. — Immanuel, Petersen, ank. Tønsberg 19./1. — Henry præj 6./1. paa 44° N. Br. 9° V. Lgd.

INDHOLD:

Ved Aarsskiftet (fortsat). — Kjøbenhavn, den 22. Januar 1914. — Sø- og Handelsretsd. — Afgifter, der af fremmede Nationers Skibe skal erlægges til de franske Legationers og Konsulaters Kansellier. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søførende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faa hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Motorstil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Stil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra **Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.**

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1693; 117' 5" × 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 Ak med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dw. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob, Survey 6/1913. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

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 A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. 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: **Kristiansgade 12.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon-Nr. **124, 1024 & 1024.**

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: **COPENHAGEN** Telefon-Nr. **42**

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: **„Fourthcomp.“** Telefoner: **Central 256 og 10756.**

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: **Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.** Telegr.-Adr.: **„Danskelloyd“**

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse

af Mr. Thomas Walters Bog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn 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. uindbundet Ekspil.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159 Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen „JOMSBORG“
AARHUS, via A via Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesserer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterfarr. ved Havnen.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frølgts“

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

ZOOL. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

Kakerlakker.

Det sikreste Middel til Udryddelse af Kakerlakker er:
Kalak Forsendes i Pakninger à Kr. 2,50 og 5,00 pr. Post mod Efterkrav

+ Porto.
I. G. Jensen,
Dronningensgade 73, Kjøbenhavn C.

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Foda) Dybgaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran
Aarhus.	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.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodsenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litsenpenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Kølhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodsenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.		Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Fredericia.	I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejet bragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tops.	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.
Faaborg.	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 Vaundybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodepenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejskibe 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, Vogn længde 34,52 m (110 Fod Dybde over forreste Kælblok ca. 3,13 m (10 Fod) Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere Maskinværksted og Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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 Lodtakster af 1903; Kulyldere 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende 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 Kælblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 6 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhalingsplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 foregaaer let 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 Kølbalsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gaasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	Bolværkepenge: 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. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. 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.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølbalsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	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 Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staaalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølbalspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkavand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	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 udgaaende 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexe.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indberettet 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, 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.
Nykjøbing Falster.	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.	Pr. Reg.-Ton: 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. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling, Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præste.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforneden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100. Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspegene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe 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.

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.

Lauritz Kirkeby. Den kgl. Marines Instrumentmager. Uhr- og Cronometermager. Etabl. 1825. Laxegade 26.
Cronometre reparereres. Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Skibshypothekbanken
Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.
Jærn- og Staalouge
til Skibsbrug og Elevatorer.



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

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Januar. 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116½	116¼	116½
Danmark	96 - ¾	96	96½
Norden	103½	103½	103¾
Gorm	—	—	—
Carl	—	103	104
Dannebrog	126 - 125¾	125¾	128
Skjold	86½	86½	86¾
Urania	—	23	24½
Neptun	114½	114½	114½
Dampsk. af 1896	116	116	116½
Hejmdal	119½	119½	119¾
Østasiatiske	138 - ½	136½	136½
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	110	109¾	110
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbrie	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	76½	76½	76½
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
6½% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
State- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3½% uops. Stats.	82¾	82½	83
3½% Husejer Kreditk.	82¾	82½	83
3½% Kbhvns Kreditf.	—	85½	90½
4% — — 2. Serie	—	93	93½
4% — — 1. —	—	94	96
3½% Østift. Kreditf.	—	88½	90½
4% — — —	—	90½	91½
3½% Landkreditk.	—	92½	94½
4% Østift. Kreditf.	—	90½	91½

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	145½	144¾	146
Privatbank	109½	109½	109¾
Landmandsbank	—	143½	145½
Handelsbank	—	146	148½
Grundtejerbank	12	11¾	12
Burm. & Wain	92 - ¼	92	92½
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	240½	240½	240¾
Bryggeri Aktier	239½ - ¼	239½	239¾

Vekselkurser d. 21. Januar 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.22	18.17
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Bers d. 20. Januar 1914.

Russiske Noter	215.40
4% Russiske Consols	87.90
3½% Boden Kredit	85.10
5% Mexikanske 1899	79.60
5% Rumænske Stats	100.25
4% — 1890	93.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
„Forenede Dampsk.“ 88,000, „Danmark“ 80,000, „Norden“ 72,000, „Carl“ 52,000, „Dannebrog“ 184,000, „Skjold“ 92,000, „Urania“ 44,000, „Dampskib. af 1896“ 84,000, „Hejmdal“ 120,000, „Gorm“ 48,000, „Neptun“ 80,000, „Dansk-russisk“ 312,000, „Østasiatisk“ 624,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6471.
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.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands — Tlf. 27 og 427, Natltf. 427 — Post Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrietensø.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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 Arbetsgälföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

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 & Bentlin's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^{A/S}

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

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

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.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

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.

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store 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.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Fraissinet's Varmlufts-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrerøskedler.

1 Minut renser bekvemt en Kedel med 80—100 liter 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. (Indbavere: 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 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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petillinie à 45mm Bredue 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. (IVAR JANTZEN.)

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 samt
og Patent Møntie

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 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlebrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

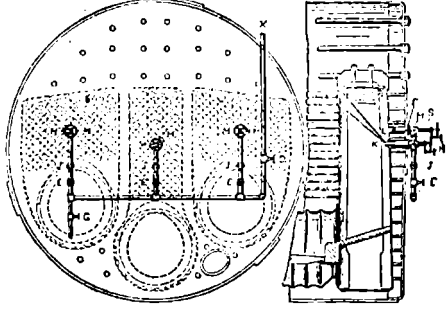
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Januar 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden et behøve af andre Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE.“

TELEFONER:
1403 — 1405
3063 — 3073



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 DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • 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.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

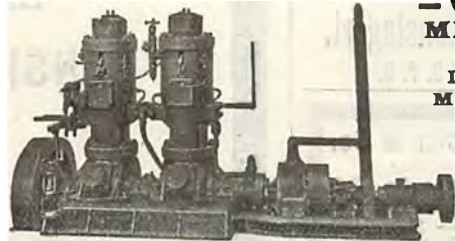
Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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“.

TUXHAM RAAOLIE-
MARINE-
MOTORER

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

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 Udsørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

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

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

Telegram-Adresse: „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. Forakudaafgiften udgjør 60 Øre pr. indtøget regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direkter V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjervecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.



RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 29. Januar 1914.

I nærværende Blads Nr. 52 f. A. bragte vi en Gen-givelse af det af Justitsministeren den 17. December f. A. i Folketinget fremsatte Forslag til midlertidig Lov om Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet. Dette Lovforslag giver os Anledning til følgende Bemærkninger:

Indtil Foraaret 1912 foregik Udskrivningen af befarne Værnepligtige til Orlogstjeneste ved »Stopning«; en Ordning, som, af Hensyn til den forøgede Dampskibsfart, næppe mere kan siges at være tidssvarende, og Værnepligtsloven af 8. Juni 1912 har da ogsaa gjort Forandringer heri. Loven foreskriver Session for de befarne Værnepligtige og indeholder yderligere den Bestemmelse, at ingen i Fredstid kan antages til Tjeneste ved Søværnet som Frivillig, med mindre han forud er fundet tjenestedygtig af en Session. Denne Lovs Bestemmelser kan ikke have virket helt tilfredsstillende, hvad der allerede fremgaar af den Omstændighed, at Regeringen har fundet Anledning til at fremsætte det førnævnte Forslag til midlertidig Lov om Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet, i hvilket det foreslaas, at befarne Værnepligtige med mere end 25 Aars Lægdsrullealder skal ved deres Tilstedekomst her i Landet straks fremstille sig til Bedømmelse ved Søværnet og at yngre Værnepligtige har Ret til at fremstille sig til en lignende Bedømmelse, hvilken Bedømmelse da træder i Stedet for Sessionsbehandling.

I Anledning af, at Lovforslaget ikke indeholder noget om Tidspunkterne for Indkaldelserne af de ved Søværnet bedømte, og det lange Tidsrum, der i Følge Loven kan komme til at hengaa fra Sessionen til Indkaldelsen, turde der være Anledning til at fremdrage, at netop dette lange Tidsrum er den væsentligste Aarsag til, at Værnepligtsloven af 1912 ikke har virket som den burde. Sessionerne afholdes nemlig under almindelige Forhold i Forsommeren, for det Mandskab som først skal indkaldes i det paafølgende Aar, og det paa Sessionen udskrevne Mandskab har efter Sessionsbehandlingen at være til Stede paa den Dag, da det skal indkaldes, hvis det ikke vil udsætte sig for en betydelig Straf. Bestemmelserne om det Tidspunkt, paa hvilken Indkaldelse vil ske, bliver endvidere først truffet forholdsvis lang Tid efter Sessionen, og Forandringer af Indkaldelsesdagen kan meget let blive foretaget. Yderligere vil efter Lovens § 28 en Frist af 3 Dage, og under usædvanlige Forhold en endnu kortere Frist, forinden den Udskrevne behøver at begive sig til Mødestedet, af Autoriteterne findes passende. Medens denne Ordning i forholdsvis ringe Grad virker hæmmende for de Mennesker, der har deres Erhverv indenfor Landets Grænser eller som hurtigt kan komme tilbage til Landet, bliver Ordningen ganske anderledes uheldig for Sømandene og i Særdeleshed for dem, hvis Erhverv er Sejlskibsfart. Disse sidste kan endog i Følge Lovens Bestemmelser blive forhindret i at udøve deres Erhverv i 1½ Aar.

Den, der er udskrevet, kan ganske vist faa Tilladelse til at rejse ud af Landet til henimod Indkaldelsesdagen, men for Sømanden bliver Tilladelsen kun givet, naar det Skib, hvormed han vil fare, sejler i ganske kort Fart eller i saa regelmæssig Fart, at man kan være sikker paa, at han kan være tilbage i Landet paa Indkaldelsesdagen. Herved bliver den udskrevne, værnepligtige Sømands Erhvervsomraade saa indskrænket, at det er ganske naturligt, at han i Aarene 1912 og 1913 har benyttet sig af den Ret, som Værnepligtsloven giver ham til indtil det 25de Lægds-

rulleaar at faa Udsættelse og ikke har fremstillet sig paa Sessionen, hvilket sidste vilde have medført, at hans Erhvervsvirksomhed i indtil over 1½ Aar kunde blive saa indskrænket, at han derved vilde lide store økonomiske Tab. Selvfølgelig vil den befarne Værnepligtige ikke vedblivende kunne faa Udsættelse, men det er ikke uforstaaeligt, at han har søgt at skyde Hindringerne for sin Erhvervsvirksomhed fra sig.

Selvfølgelig kan det ikke undgaas, at Opfyldelsen af Værnepligt kan gaa for sig uden visse Afsavn, men disse bor i hvert Fald ikke gøres større end nødvendigt, og naar Værnepligtsloven af 1912 i saa langt et Tidsrum som omtalt delvis forhindrer Sømanden i at udføre sit almindelige Erhverv og Loven dog nu skal have et Tillæg, turde der være Aarsag til en Undersøgelse af, om Tidsrummet fra Udskrivningen til Indkaldelsen kunde blive betydelig forkortet. — Det forekommer da ogsaa ganske unaturligt, at Tidsrummet kan blive af saa lang Varighed som nu, og det vilde efter vor Formening være hensynsfuldt mod Sømandene og ikke mindst mod de Sømand, som for at blive Styrmand nødvendigvis maa sejle lang Tid med Sejlskibe, om Tidsrummet blev forkortet saa meget som muligt.

Der er endnu et Moment, der kunde anbefale en Indskrænkning i dette lange Tidsrum, og som der derfor ogsaa var Grund til at fremdrage. Den opdragende Betydning som Sejlskibsfarten har for den unge Sømand er jo almindelig anerkendt, og af den Grund vilde det ogsaa være rigtigt om Tidsrummet fra Udskrivningen til Indkaldelsen kunde blive forkortet. Den udskrevne befarne Værnepligtige, som søger Tilladelse til at gaa i Fart farne Værnepligtige, som søger Tilladelse til at gaa i Fart til sin Indkaldelsesdag, faar nemlig vanskelig Tilladelse til at tage Hyre med Sejlskib, da man i Reglen saa godt som ikke kan have Sikkerhed for, at han saa vil kunne komme tilbage i rette Tid. Han bliver derved tvungen til at tage Hyre i Dampskibe og gaar i forholdsvis lang Tid Glip af den Uddannelse, han kunde have faaet ved at sejle med Sejlskibe. Dette Forhold faar særlig Betydning for Styrmandsaspiranter, som for at blive Styrmand skal have mindst 3 Aars Søfart i Sejlskibe, og deraf mindst 1 Aar som Matros, og naar Lovgivningen saaledes stiller betydelige Krav til deres Fart med Sejlskibe, vilde det være naturligt, om der i det foreliggende Forslag til midlertidig Lov om Værnepligt blev indført Bestemmelser om, at Styrmandsaspiranter, ligesom i tidligere Tid, kan blive indkaldt til Orlogs forud for deres Nummer.

Vi er forvisset om, at ovenstaaende Betragtninger deles af alle Søfartskredse, og det er klart, at det af Justitsministeren nu fremsatte Forslag til midlertidig Lov om Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet, ikke i tilstrækkelig Grad vil raade Bod paa de Hindringer, som Værnepligtsloven lægger i Vejen for Erhvervelsen af den nødvendige Sejlskibsfart for de vordende Styrmand, med mindre den i Ændringsforslaget omhandlede Udskrivning, ved Fremstillingen udenfor Sessionerne til Bedømmelse ved Søværnet, kan blive efterfulgt af Indkaldelse kort Tid efter Fremstillingen. Det er i det hele taget af den største Betydning for Uddannelsen af de tilkommende Befalingsmænd ved Handelsflaaden, at de faar Lejlighed til at afljone deres Værnepligt ved Flaaden i saa ung en Alder som mulig.

Forslag til Lov om Navigationsundersvisningen og til Lov om Sønæringen. Den 23. Januar har Søfartsministeren i Landstinget fremsat Forslag angaaende ovennævnte to Love, som er udarbejdet af et af Ministeriet for Handel og Søfart under 2. Juni 1911 nedsat Udvalg. Dettets Udkast findes for Navigationsundersvisningslovens Vedkommende gengivet i *Dansk Søfartstidendes* Numre 83 og 84, 1912, og for Sønæringslovens Vedkommende i Numrene 1—2 og 3, 1913.

Der har allerede i en Aarrække været fremsat Krav om indgribende Ændringer i de gældende Bestemmelser vedrørende Uddannelsen af Dæksbefalingsmændene i Handelsflaadens Skibe og den dermed i Forbindelse staaende Sønæringslovgivning. Efter at der nu fra det ovennævnte Udvalg, i hvilket samtlige i Spørgsmaalet interesserede Kredse har været repræsenteret, er fremkommet et saa godt som enstemmigt Forslag til de nævnte Forholds Ordning, har Regeringen fundet det rigtigt at søge Spørgsmaalet løst paa Grundlag af dette Forslag.

Det foreliggende Forslag til Lov om Navigationsundersvisningen er derfor — bortset fra forskellige redaktionelle Ændringer, hvoriblandt Ændringen af Titten — i alt væsentligt overensstemmende med Udvalgets Udkast. Idet vi med Hensyn til Lovforslagets Indhold og Begrundelse saaledes kan henvise til Udvalgsbetænkningen, skal vi angaaende de foretagne Realitetsændringer bemærke, at den væsentligste af disse med Hensyn til Navigationsundersvisningsloven er, at den Fart, som kræves mellem bestaaet Styrmandseksamen og den almindelige Skibsførereksamen, er foreslaaet nedsat fra 1 Aar til 9 Maaneder.

Med Hensyn til Sønæringsloven foreslaas det, at Grænsen for Størrelsen af de Motorer, med Hensyn til hvis Pasning Ministeren kan meddele Dispensation, bliver sat op fra det af Udvalget foreslaaede Tal 125 til 150 H. K., hvilket under Hensyn til den almindelige Størrelse af Motorer i Sejlskibene synes mere passende.

Endvidere foreslaas det, at Bøder, som, i Følge Lovens § 27, idømmes for Overtrædelse af Loven, tilsvares af Rederen, medmindre han tilvejebringer Sandsynlighed for, at Overtrædelsen ikke kan tilregnes ham eller hans Fuldmægtig.

Dampskibsselskaberne Norden og Danmark. De af det Brown'ske Rederi administrerede Dampskibsselskaber Norden og Danmark har udsendt Regnskaberne for 1913.

For Nordens Vedkommende har Indtægter og Nettooverskud været en Del større end i Fjor, et særdeles smukt Resultat i Betragtning af de sidste Maaneders stærkt faldende Fragtrater. Medens Indtægterne i Fjor andrig 1,012,541 Kr., er de i Aar oppe paa 1,140,357 Kr. Nettooverskudet til Fordeling er 1,084,307 Kr. mod 947,142 Kr. Der foreslaas, ligesom i Fjor et Udbytte paa 10 pCt., hvilket udgør 380,000 Kr., medens der til Reservefonden henlægges 630,000 Kr. mod 565,000 Kr. i Fjor. Yderligere henlægges der i Aar 70,000 Kr. til Imodegaaelse af Klassifikationer, hvortil der i Fjor intet henlagdes.

Statusregnskabet er særdeles smukt. Efter at der i Aar er afskrevet 300,000 Kr. paa Skibene, er disses Kapitalkonto nedskrevet til 3,971,700 Kr. mod den oprindelige Kapital, 5,352,000 Kr. Kassebeholdningen andrager ikke mindre end 1,328,104 Kr., og Reservefonden beløber sig, efter at Aarets Afskrivinger er afholdt, til 726,083 Kr.

Ogsaa for Danmarks Vedkommende er Indtægterne i Aar større end i Fjor, nemlig 380,000 Kr. mod 352,000 Kr. Udbyttet til Aktionærerne er her ligeledes 10 pCt., og der henlægges til Reservefonden 211,759 Kr. mod i Fjor 188,430 Kr.

Paa Statussiden figurerer Skibenes Kapitalkonto med 1,656,618 Kr. mod oprindelig 2,256,618 Kr. Kasse-

beholdningen er 252,361 Kr., og Reservefonden andrager 391,172 Kr., efter at der til Klassifikationer og Havarier er medgaaet 122,221 Kr.

Dampskibsselskabet Hafnia, det tredje under det Brown'ske Rederi hørende Dampskibsselskab har udsendt Regnskab for det første Driftsaar. Selskabets 11 Skibe har indsejlet et Brutto-Overskud paa 944,427 Kr., hvoraf en Del medgaar til Renter og Administrationsudgifter, saa at Netto-Overskudet bliver 795,582 Kr. Heraf medgaar imidlertid 305,908 Kr. til Tab ved Havarier og Klassifikationer.

Aktionærerne faar 10 pCt. af Aktiekapitalen, medens der til Afskrivningsfonden henlægges 284,000 Kr. eller 8 Procent af den Sum, Skibene er bogført for. Resultatet af det første Driftsaar maa saaledes siges at være særdeles smukt.

Den forulykkede Dampner »Oklahoma«. Efter at Føreren og otte reddede Mand fra den forulykkede amerikanske Tankdampner »Oklahoma«, der maalet 5,883 Brutto Tons, er ankommet til Boston, har man erfaret nærmere Enkeltheder om dette usædvanlige Forlis, der har kostet mange Mennesker Livet. Det forulykkede Skibs Fører meddeler, at Skibet Søndag Morgen den 4 ds. Kl. 7,30 pludselig og uden forudgaaende Symptomer knækkede midt over, lige agter for Kommandobroen. I Løbet af en Snes Minutter sank derefter Skibets Agterpart med Stævnen lige i Vejret og Skruen løbende rundt. Forparten holdt sig derimod flydende paa Grund af et vandtæt Skodt. De ni reddede Mænd, som er kommet ind til Boston, blev taget fra Broen af det flydende Forskib. I Agterskibet var der 32 Mand, som man først antog alle var druknet. Nu vides det imidlertid, at fem af disse Folk er blevet reddet af Dampneren »Gregory«, som har bragt dem ind til New York. De blev optaget Søndag Eftermiddag, fem Mil fra det Sted, hvor »Oklahoma« var brækket over. De fandtes i en lille Baad, som kæntrade, da »Gregory« nærmede sig, og forklarer, at der var elleve Mand i Baaden, da den blev sat ud fra »Oklahoma«s synkende Halvdel; af disse druknede dog de seks, fordi Baaden kæntrade gentagne Gange. Disse Folk forklarer endvidere at lige forud for det Øjeblik, da Dampneren begyndte at knække midt over, hvilede den med begge sine Ender paa Toppen af to Bølger, medens en uhyre Bølge i samme Øjeblik brød ind over Midten af Skibet og fyldte Dækket med Hundreder af Tons Vand. Man hørte en frygtelig Lyd af bristende Plader, da Skibet gik midt over. Enhver, der var under Dækket, styrtede op, og to Baade blev hurtigst muligt sat ud. I den ene var der elleve Mand og maaske dobbelt saa mange i den anden. Hvorledes det er gaaet denne Baad, vidste ingen.

Kaptajnen paa »Gregory« meddeler, at da man fik Øje paa »Oklahoma«s Redningsbaad, gik han til Læ af den i det Haab, at Søerne vilde kaste den ind paa Dækket af hans Skib. Efter hans Skøn havde Stormen paa den Tid en Fart af 70 Sømil i Timen. Hans Officerer viste en beundringsværdig Tapperhed under Redningsforsøgene, der førte til, at fem Mand blev reddet, medens en sjette Mand, som var i Baaden, var død af Kulde, da man fik ham til Skibssiden. De fem Mand blev halet om Bord i Redningsliner. »Gregory«s 2den og 3dje Styrmand sprang gentagne Gange i Vandet under Redningsarbejdet og var efter endt Gerning i en værre Forfatning end de Folk, de havde reddet ved deres Anstrængelser.

(»Shipp. Gaz.«)

Stettin—Berlin Kanalen. Om den ny, store Kanal mellem Stettin og Berlin, som vil lillade direkte Skibsfart fra Østersøen til det tyske Riges Hovedstad, skriver »Svensk Export« bl. a.: I det sidste Tiaar har

man arbejdet energisk paa at skabe bedre Søfartsforbindelser for Berlin indenfor de økonomisk og teknisk mulige Grænser. Det preussiske Deputeretkammer har med stor Offervillighed bevilget Midlerne til den ny Kanal mellem Stettin og Berlin, af hvilken man venter sig en ny Æra af økonomisk Fremgang for Berlin og dens Opland, samt betydelig Fordel for hele Preussen. Kanalen, som har været under Arbejde i flere Aar, er nu nærmest færdig og er hovedsagelig en Udvidelse og Forbedring af allerede tidligere bestaaende Forbindelser mellem Stettin og Berlin. Den kan kun for en mindre Stræknings Vedkommende helt og holdent kaldes ny. Dimensionerne er forøget saa meget, at for Fremtiden vil Skibe af op til 4,000 Tons Bæreevne kunne gaa op til Berlin, hvis Havneforhold samtidig forbedres, udvides og moderniseres for at kunne tage imod den forventede ny, store Trafik. Berlins Østhavn bliver et stort moderne Anlæg, som kan konkurrere med mange Søhavne, som ligger ved Kysten.

Kanalen har en Mængde Sluser, af hvilke nogle har en betydelig Faldhøjde. Særlig interessant i teknisk Henseende er Kanalens Overførelse i en vældig Akvadukt over Banen Berlin—Stettin, endvidere Akvadukten ved Ragøserdalen, Sikkerhedsporten ved Chorinen-Chausséen, som skiller en Del af Kanalen vandtæt fra en anden Del, og sidst men ikke mindst den 36 Meter høje Sluse-trappe ved Liepe.

Hyreforholdene i Antwerpen. I del svenske Konsulats Indberetning fra Antwerpen i 1912 hedder det, i Følge »Svensk Export«: I Antwerpen hersker der sjælden eller næsten aldrig Mangel paa Søfolk, naar der betales tilstrækkelige Hyrer.

Den svenske Hyreagent har indtil den senere Tid kunnet skaffe Folk efter Rederiforeningens Tarif — Matroser og Fyrbødere Kr. 60 —, men nu lader der sig yderst sjældent forhyre Søfolk under følgende Tarif:

Paa svenske Skibe, Matroser og Fyrbødere Kr. 65 og Letmatroser og Kullæmpere henholdsvis Kr. 45 og 50.

Hyterne paa andre Nationers Skibe stiller sig saaledes:

Paa engelske Skibe, Matroser og Fyrbødere £5, Letmatroser og Kullæmpere £3/10. Paa belgiske Skibe, Matroser og Fyrbødere henholdsvis Fres. 112 og 125. Paa norske og danske Skibe, Matroser og Fyrbødere henholdsvis Kr. 70 og 75.

Paa Grund heraf faar de svenske Skibe næsten udelukkende saadanne Søfolk, som med Hensyn til Arbejdsduelighed og Disciplin er mindre kvalificerede, samt saadanne, som ved Romning eller Efterladenskab har mistet Søfartsbøger og andre Papirer. De flinke og dygtige svenske Sømænd søger i Reglen deres Udkomme i fremmede Skibe, saasnart de har lært saa meget af fremmede Sprog, at de kan klare sig. De sejler i Reglen paa engelsk Søfartsbog.

De Sømænd, som har faaet Vane af at sejle med fremmede Skibe, lager ikke gerne Hyre med svenske Skibe, de gør det kun i Nødstilfælde eller for en lille Tur til Hjemlandet.

I Antwerpen paamønstredes der i 1912 til svenske Skibe 228 Sømænd og afmønstredes 138.

Panama-Kanalen. I al Stilhed har det første Skib under egen Damp den 8. Januar fuldendt Rejsen gennem Panama-Kanalen, fra Atlanterhavet til Stillehavet.

Det paagældende Skib er en gammel fransk Damper, »Aleksandre Lavalley«, der er bygget i Aaret 1884 og maaler 1,200 Tons, der har foretaget denne Rejse. I de første Dage af December f. A. begyndte »Aleksandre Lavalley« sin Tur, idet den gik ind i Kanalen fra Atlanterhavet. Undervejs gjorde den god Tjeneste ved at bort-

skaffe mindre Ruinhobe, som stammede fra det sidste store Jordskred, gik gennem Sluserne ved Pedro Miguel og Miraflores til Stillehavet, og har paa denne Maade gennemsejlet Kanalen i hele sin Længde. Endskønt Kanalens officielle Aabning menes at skulle finde Sted i Maj d. A., bliver Kanalen dog neppe givet fri for den almindelige Trafik forend nogle Maanedere senere. I Følge en Meddelelse fra Washington har den amerikanske Krigsminister forelagt Præsident Wilson et fuldstændigt Udkast til Oprettelsen af en permanent Regering i Kanalzonen, som det antages, at Præsidenten vil virke for at faa indsat.

I Japan træffer man alle Forberedelser til at oprette en Dampskibstjeneste gennem Kanalen. Endnu er det dog ikke afgjort, hvilke Selskaber der vil faa Tilskud fra Statens Side, men tre af de største Dampskibslinier, Nippon Yusen Kaisha, Osaka Shosen Kaisha og Toyo Kisen Kaisha, er blevet anmodet om at indsende Beretning over den ny Handelsvej til Regeringen. Denne tror dog ikke, at Linien vil kunne betale sig i de første Aar, men er overbevist om, at de japanske Interesser og den japanske Indflydelse i Sydamerika vil blive i høj Grad fremmet ved en saadan Linie.

(»Hamb. Corr.«).

Svendborg Somandshøjskole har udsendt Aarsberetning for 1913. Af denne fremgaar det, at Somandshøjskolen med dette Regnskabsaars Afslutning har været i Virksomhed i 7 Aar og i disse har været besøgt af ialt 325 Elever.

I Vinteren 1912—13 besøgte Skolen af 50 Elever, hvoraf 6 Køkke og 11 Begynder. Det var et godt og modent Hold, og deres gennemsnitlige Ophold var længere end nogen Sinde før. Undervisningen gik let og fornøjeligt og kendetegnedes især ved mange Anmodninger om Ekstratimer, eller ved, at man afknappede Fritiden, for at en eller anden Undervisningstime kunde blive saa meget længere.

I Signaltjeneste er der indført Øvelser i Signalering efter Morsesystemet. Køkkene har foruden Tjenesten i Køkkenet deltaget i Dansk, Engelsk, Regning og de fri Foredrag, og Begynderne er sat ind i den nødvendige Madlavning, Skibstjeneste, Baadtjeneste o. lign., og er senere skaffet Hyre. I December blev Skolen inspiceret af Navigationsdirektoren, Kommandør Bildsø.

Foruden Forstanderen, Hr. V. Rasch, har Styrmand R. Mengelberg, Assistent A. C. Rasmussen og Læge A. Friis ledet Undervisningen. Køgeskolen har været ledet af Froken A. Tarri.

Som Sømændshjem blev Højskolen benyttet af ialt 509 logerende Sømænd (i det foregaaende Aar af 507). Ogsaa Sommerpensionatet har været godt besøgt og er en betydelig Støtte for Virksomheden. Skolen modtager om Sommeren Gæster for en Betaling af fra Kr. 2,25 til Kr. 3 pr. Dag, fuld Pension. Skolens Husholdningsregnskab ballancerer med Kr. 15.199,66 og slutter med en Kassebeholdning af Kr. 84,79. Dens Hovedkasses Regnskab ballancerer med Kr. 11.437,21 og slutter med en Kassebeholdning af Kr. 322,26.

Prioriteterne i Ejendommen udgør Kr. 41.500, hvorfor Skolen med Tak modtager Støtte baade af offentlige Institutioner og Private. Formand i dens Bestyrelse er for Tiden Kommandør J. A. Vøhlz.

Sverig—Amerikalinen. »Svensk Export« meddeler, at Lister for Tegning af Aktier i den planlagte Sverig—Amerikaline er udsendt til 311 Personer i Sverig, som staar som Indbydere, og naar disse har tegnet sig, vil Listerne blive tilgængelige for Almenheden gennem Banker etc. En dertil egnet Person skal ogsaa

snarest sendes til Amerika med Tegningslister, Prospekter og fuldstændige Instruktioner.

Indbyderne har forøvrigt indsendt Andragende til Regeringen, dels om et Amortiseringslaan paa tre Millioner Kroner, og dels om Statssubvention paa 500.000 Kroner i mindst 3 Aar. I Andragendet fremføres bl. a., at Liniens Skibe vil blive bygget saaledes, at de i givet Tilfælde vil kunne gøre Tjeneste som Hjelpekrydsere.

Belønning til Redningsmandskab. Marineministeriet har tilstaaet Mandskabet ved Redningsstationen Østerby paa Læsø Belønningen for 1913 af det Legat, som Franskmanden Emile Robin har oprettet til Fordel for det Redningsmandskab, som i Aarets Løb har udført det Redningsforetagende, der har været forbundet med den største Fare. Belønningen er tildelt i Anledning af bemeldte Redningsmandskabs hellemodige Færd ved Redningen af Besætningen fra Fiskekutteren »Gideon» af Frederikshavn i forrige Maaned.

—h.

En Rekordrejse af en Yacht. Lord Brassey's berømte Yacht »Sunbeam», ankom den 8. Januar til Bombay efter en glimrende Rejse. »Sunbeam» forlod Marseille den 29. November og fik en frygtelig Storm, som den klarede udmærket, da den nærmede sig Port Said. Sejladsen fra Aden til Bombay blev en Triumf. Afstanden er 1,800 Sømil, som Yachten tilbagelagde i 10 Dage og 8 Timer, alene for sine Sejl. En saadan Præstation har aldrig været udført før, erklærede Lorden i et Interview, og bliver maaske aldrig udført igen.

Reddet Skibsbesætning. New-York, den 9. Januar. Det tyske Barkskip »Eilbeck», der er ankommen til Astoria, har paa Rejsen reddet Kaptajnen, dennes Hustru og to Døtre og Besætningen paa 16 Mand fra den engelske Bark »Battle Abbey», der den 28. December var kommen i Brand i aaben Sø.

(Ritz. Bur.)

Broen over Storsløømmen. Folketingets Finansudvalg har i Følge »Natt.» behandlet Grosserer-societetets og Industriraadets Andragender om Anlæg af en Bro over Storsløømmen, men har ikke gjort nogen Indstilling med Hensyn til noget af dem. Det maa derefter anses for afgjort, at Spørgsmaalet ikke vil blive ført videre i denne Samling.

Et Motorskib foretaget en lang Rejse. Til »Shipp. Gaz.» skrives den 8. Januar fra San Francisco: Det danske Motorskib »Siam» ankom hertil i Gaar fra København via Magellansrædet. »Siam» har ingen Kedler, intet Fyrsted, intet Kulrum og ingen Fyrbødere. I to Tanke, som er anbragt i den dobbelte Bund, fører den Brændselssolje med sig, tilstrækkeligt til en Rejse paa 30,000 Sømil. Skibets gennemsnitlige Oljeforbrug paa den tilbagelagte Rejse var omtrent 9 Tons raa Olje pr. Døgn, imod 40 Tons Kul for et Dampskib af samme Deplacement.

Konsulatvæsenet. Den 13. Januar har Kongen udnævnt ulønnet Konsul for Sicilien i Palermo, A. J. A. Fog og ulønnet Konsul i Lissabon, G. F. P. Basto, til Generalkonsuler.

Den 23. September f. A. har Udenrigsministeriet ansat F. W. N. Engelhardt som ulønnet Vicekonsul i Rio de Janeiro under Konsulatet sammesteds.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Kavala og Ipla Salamina er erklæret for kolerafri.

Tunis: Saloniki og Piræus er erklæret for kolerafri og pestfri.

Ved Aarsskiftet.

(Sluttet.)

Østersøen. I Tilslutning til de Bemærkninger, som findes i Indledningen om dette Marked, skal vi kun tilføje, at det egentlig kun var i selve Sæsonen, at Forholdene laa tilfredsstillende, selv om de høje Rater fra 1912 ikke naaedes, men naar danske Skibe har tjent saa godt i Østersøfarten, ligger det delvis i, at der var kontraheret en Del forud. At Raterne ikke naaede større Højder end Tilfældet blev, maa utvivlsomt for en Del tilskrives den mæglige Kulimport. I Aarets første Maaneder var der kun Ladninger at faa fra Sydsverrig, Reval, Riga, Windau, Libau og de tyske Pladser, men Raterne var beskedne, f. Eks. Fres. 22-23 for Hør Riga/Dunkerque, 20-21 Ghent Reval/Rotterdam 1/ à 1½ Hvedebasis, Libau eller Windau 9 d. à 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 10½ d. à 11¼ d. Antwerpen, 1/1½ Rouen, Königsberg/Rotterdam 1/1½ Hvedebasis, og paa omtrent dette Niveau holder Fragterne sig indtil hen i Maj Maaned, hvor der da indtræder lidt Sligning, og op til 1/10½ betales Libau/Rouen, hvilket danner Aarets højeste Rate. — I September—Oktober betales højest fra Libau eller Windau 1/1½ til Rotterdam, 1/3 London, 1/4½ Dunkerque, 1/7½ Rouen, men herefter falder Fragterne gradvis indtil de ved Aarets Udgang er nede paa c. 9½ d. Rotterdam, 10 d. London, 10½ d. Dunkerque, 1/1 à 1/1½ Rouen. For Trælast betalles op til Fres. 42 til Antwerpen, Hfl. 20½ for Kappbjælker til god hollandsk Havn (Juli), den laveste Rate for Kappbjælker til Holland (Hfl. 15) betalles i April. — Korneksporten fra Libau og Windau skulde i det hele taget hele Aaret igennem, og det samme var Tilfældet for St. Petersborgs Vedkommende. Fra sidstnævnte Plads betalles i Maj kun 1/ Hvedebasis til Rotterdam, 1/1½ London, 1/3¾ à 1/4½ Antwerpen eller Dunkerque, men i Juni sliger Raterne først til 1/3, dernæst til 1/6 Basis Rotterdam, senere til 1/7½, og i Begyndelsen af Juli ser vi Aarets højeste Rate for Korn, nemlig 1/7½ à 1/9 Rotterdam, 1/10½ Weseren, 2/ Dunkerque, derefter gaar det ned ad Bakke og pr. August—Oktober betales kun 1/4½ à 1/5¼ Rotterdam, ¾ d. à 1½ d. mere London. Til Tider var det meget vanskeligt at skaffe Last. Proprsaterne fra St. Petersborg til Østkyst Kulhavn begyndte med 25/ à 27/6, stiger indtil c. 35 pr. Juli—August, i September faas 33/ à 34/, og i November (lille Dækslast) faas 38/ à 39/. For Pulpwood betales mellem Mk. 24 og 28 til Rotterdam, mellem Fres. 38 og 44 til Terneuzen (sidstnævnte Rate i August), til Østnorge mellem 26/ og 32/. — For D. B. og mindre Dellast Boards Kronstadt/Grangemouth betalles mellem 24/6 (Maj) og 30/ (August). For Sukker fra nordtysk Østersøhavn betalles mellem 5/6 og 6/3 til London pr. Januar, 4/9 à 5/6 pr. Marts—April, 6/6 à 7/ pr. August, 5/9 à 6/ i November, omkring 4/9 à 5/ December, hele Vejen 9 d. à 1/ mere til Liverpool eller Greenock. — Hvad angaar Trælaster fra Botten, saa bliver der i Højsæsonen sluttet mange Laster til ganske udmærkede Rater, f. Eks. op til Fres. 54 Pulpwood Wasa/Chantenay (700 Favne), Fres. 95 D. B. B. Räfsö/Carthagena (750), Fres. 90 Brahestad/Alicante (800), 35/ à 38/ Kortprops fra Finland til Østkyst Kulhavn, 40/ à 43/ Bristol Kanalen, Hfl. 24 D. B. B. Torneå/Amsterdam, Fres. 63 D. B. B. Torneå/Nantes, Fres. 85 Bjælker etc. til Aleksandria. For skaaren Last betalles mellem 24/ og 31/ Gefle/London, fra Sundsvall mellem 26/6 og 31/ til London. Kulfragterne ind til Østersøen var ikke underkastet særlig store Svingninger, og der var hele Aaret igennem rigeligt med Laster. De højeste Rater betalles i Januar og Efteraarsmaanederne, og der betalles til de vigtigste Pladser bl. a. som følger; fra Tynen n. Br. eller

Blyth mellem 4/6 og 6/ Kjøbenhavn, 4/9 og 6/6 god dansk Provinshavn (1000—1300), 4/6 og 6/3 Aarhus eller Aalborg, 5/3 og 6/3 Kiel, 4/6 og 5/7½ Stockholm, 4/9 og 5/6 Swinemünde, 4/10½ og 6/3 Lübeck, 4/9 og 6/1½ Kronstadt, 5/ og 7/ Riga, 5/ og 7/3 Reval. Fra Cardiff eller Newport betalles mellem 5/ og 7/3 Kjøbenhavn, 5/3 og 7/3 Stockholm, 5/6 og 7/3 Reval, 5/6 og 7/6 Kronstadt. En ikke ringe Mængde Dampere fandt lønnende Beskæftigelse paa Timecharter for Nord-, Østersø- og Hvidehavsfarten, og der betalles mellem 18/ og c. 24/ pr. Std. Kapacitet, alt efter Baadens Størrelse og Certepartiets Varighed. Blandt de afsluttede Forretninger skal vi bl. a. nævne c. 2.250 Tons Baad 6 Maaneder fra Maj £ 650, c. 1.750 Tons 7 Maaneder fra Juni £ 550, c. 1.500 Tons 11 Maaneder fra Februar £ 575, c. 2.100 Tons 6 Maaneder fra September £ 620, 1.800 Tons 6 Maaneder fra September £ 610.

Hvidehavet havde et rigt Udvalg paa Laster i 1913, og gennemgaaende var Fragterne gode, men der var ofte langsomme Ekspeditioner, hvilket naturligvis gjorde et Indhug i Fortjenesten. Markedet aabnede med Rater som 56/ å 52/6 for skaaren Last fra Archangel etc. til Sharpness eller Cardiff, som betalles for Rejser over Sæsonen inden dennes Begyndelse, men senere faldt Raterne til c. 50/. De rettede sig dog igen og gik i August op til c. 55/, og kort inden Sæsonens Ophør ser vi enkelte Forretninger gjort til 60/ å 65/. Til London betalles mellem 45/ og 55/, til Holland mellem Hfl. 28 og 32. — For Kortprops til Bristol Kanalen sluttedes der i Maj til 48/6 pr. indtagen Fav. i Sommermaanederne til c. 53/ og i September til højest 62/6. Fra Firth of Forth til Nordnorge betalles for Kul mellem 5/ og 6/ og fra Tynen til Archangel mellem 4/6 og 5/9. Sidstnævnte Rate betalles ved Aarets Begyndelse for Maj Lastning.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 3/1913, afsagt den 6. August 1913. Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for »Edmond Gustave«s Rederi mod A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Den 8. November 1912 ved 4 Tiden om Morgenen grundstødte Damperen »Edmond Gustave« af Marseille ved Fjaltring paa Jyllands Vestkyst. Skibet var paa Rejse fra Marseille, Sfax og Oran til Stettin med en Ladning, bestaaende af Oljekager, Græs og Fosfat. Man forsøgte at kempe flot ved Maskinmanøvrer, men forgæves.

Under Strandingen tilstoppedes Maskinens Kondensator med Sand. Ved 8 Tiden om Morgenen bortrev en Sø Agterstævnen, hvorved Skrubladene huggedes af. Skibet stod da en Fod for om Bagbord. Ved Middagstid ankom den Svitzers Bjergningsentreprise tilhørende Damper »Ægir«, tilkaldt paa Foranledning af Kaptajnen paa »Edmond Gustave«, fra sin Station i Lemvig til Strandingsstedet, hvor der blev oprettet Kontrakt mellem de to Kaptajner om at hjerpe Skib og Ladning og føre det til Frederikshavn mod en Betaling af ialt 33½ pCt. af Værdien.

»Edmond Gustave« stod da paa yderste Revle med Bredsiden mod Land, stævrende Syd efter. »Ægir«, der straks tog fat paa Arbejdet, begyndte at hive og slæbe, men da den ikke kunde komme op mod den høje Sø, maatte Slæbningen atter opgives, og »Ægir« stod to Sømil ud fra Land og ankrede for Natten. Den følgende Morgen ankom til Strandingsstedet den Bjergningsentreprise tilhørende Damper »Viking« fra dens Station i Frederikshavn, og begge Bjergningsdamperne forsøgte nu at faa Skibet, der da var sunket stærkt i Grunden, slæbt flot. Da Slæbningen viste sig resultatløs, sattes c. 60 Mand af Bjergerne fra Land i Gang med at kaste over Bord af Ladningen. C. Kl. 8 om Aftenen begyndte Søen at bryde ind over Skibet, hvorfor Bjergerne maatte sættes i Land. Den næste Dag — den 10. — begyndte med stiv Kuling og høj Paalands Sø, der umuliggjorde Bjergningsarbejdet.

Samme Formiddag blev Skibets Besætning sat i Land i den stedlige Redningsbaad. C. Kl. 4 om Eftermiddagen sloges Skibet ind over den yderste Revle, svingende rundt med Forenden i Nord og drev helt ind i Havstokken, hvor det blev liggende med Bagbords Bredside ud mod Soen. Den næste Dag — den 11. — lykkedes det at komme om Bord i Skibet fra Land. Der blev fyret op paa den ene af Skibets Hovedkedler, og med en større Arbejdsstyrke fortsatte man det afbrudte Arbejde med at kaste over Bord af Lasten, og dette Arbejde fortsattes med en enkelt Afbrydelse, foranlediget ved den oprørte Sø, der slog over Skibet, i de følgende Dogn, lige indtil Søndag den 17. s. M., da der var udlossen c. 1.200 Tons af Ladningen. »Viking«, som havde opholdt sig i Nærheden af Skibet, naar ikke Vejret tvang det til at gaa længere til Søs, begyndte den 14. paany at slæbe, og det lykkedes herved at faa Agterskibet drejet udefter, og kort efter gled Skibet ud imod yderste Revle, hvor det blev staaende paa det laveste af Revlen med Agterenden.

I Løbet af den følgende Nat vedblev »Viking« at slæbe, og ved Højvande den næste Morgen — den 15. — lykkedes det at faa Skibet yderligere et Stykke udefter, saa at det nu stod paa yderste Revle. For at holde Skibet paa Stedet vedblev »Viking« at slæbe, og efter at »Ægir«, som havde været i Lemvig, Lørdag den 16. om Morgenen var vendt tilbage til Strandingsstedet, satte den Slæber paa Forenden af »Viking«.

Begge Skibe gik nu frem med fuld Maskinkraft, og ved Morgenhøjvandet kom »Edmond Gustave« omtrent en halv Skibslængde udover. Samme Formiddag førtes »Ægir«s Kabel direkte over paa »Edmond Gustave«, hvorefter begge Dampere fortsatte Slæbningen, indtil Skibet ved Daggry den 17. begyndte at glide agter over, og Kl. 9½ samme Formiddag var Skibet flot. Agterpeaken var vandfyldt, men iøvrigt var Skibet tæt. C. Kl. 2 om Efterdagen afgik »Viking« fra Strandingsstedet med »Edmond Gustave« paa Slæb, fulgt af »Ægir«, der under Bugseringen styrede »Edmond Gustave« ved en paa Skibets Agterende anbragt Slæber.

Den næste Dag — den 18. — ankom Skibene til Frederikshavn, hvor der den følgende Dag foretoges Dykkerundersøgelse. Den 19. s. M. blev der i Frederikshavn foretaget Besigtelsesforretning, ved hvilken Skibet, der er bygget i 1896 af Staal og maaler 1.713.44 Netto Reg-Tons, i ubeskadiget Stand blev takseret til 295.000 Kr., idet det bemærkedes, at endelig Taksation af Skaden skulde foretages efter endt Udlosning og Dokning i Stettin, hvilken Skibet blev bugseret, og hvor Skibets Skade er nærmere undersøgt og fastslaaet ved en Besigtelsesforretning, der takserede Skaden til 79,444 Mk., og i Forbindelse hermed ansætter Skibets Værdi i beskadiget Tilstand til 231,000 Mk.

En foreliggende Vejrberetning udviser, at Vindens Styrke i Dagene fra den 8. til den 17. November har svinget mellem 1 og 6, at Vindens Retning de første Dage var vestlig, senere overvejende østlig, men at der i Dagene den 11. og 13. har været nordvestlig Dønning, der den første Dag angives som meget høj, og den sidste Dag som høj.

Ved Stævning af 28. December 1912 har nu »Edmond Gustave«s Rederi ved dets henværende Repræsentant, Firmaet C. K. Hansen, indbragt Spørgsmaalet om Bjergelønnen her for Retten, idet de i Henhold til Sølovens § 227 — Lov Nr. 103 af 29. April d. A. § 8 som Hovedcitanterne under den mundtlige Procedure har henvist til, vil ikke kunne finde Anvendelse i nærværende Sag — har paa staaet den belingede Bjergeløn nedsat til et saadant Beløb, som Retten finder passende, og Sagens Omkostninger ophævet.

Forsaavidt de yderligere til Støtte herfor har villet gøre gældende, at Bjergningskontrakten er indgaaet under Forudsætning af hurtig og effektiv Hjælp, saaledes at Skib og Ladning forblev ubeskadiget, og at denne Forudsætning er bristet, idet »Ægir« viste sig for svag til at bringe Skibet flot, og Bjergningen først blev ført til Ende,

efter at en betydelig Del af Ladningen var kastet over Bord, og efter at Skibet var blevet betydelig beskadiget, findes der ikke at kunne gives dem Medhold i denne Betragtning, der ikke har noget Holdepunkt i Indholdet af Kontrakten, saalidt som i de med dens Indgaaelse forbundne Omstændigheder, saaledes som disse ved Proceduren foreligger oplyst.

A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, der under den saaledes anlagte Sag har paastaet Kontrakten kendt gyldig uden Nedsættelse af det betingede Vederlag, har derhos under en Kontrasag paastaet Firmaet C. K. Hansen, som Repræsentant for Rederiet »Edmond Gustave«, dømt til at betale det Aktieselskabet herefter tilkommende Beløb, som de har opgjort til Kr. 130,472.77, hvoraf de fordrer Renter til Betaling sker, hvorhos de paastaar sig tillagt Sagens Omkostninger.

Medens der er Enighed om Værdien af Ladning og Fragt, nemlig henholdsvis Kr. 137,272.26 og Kr. 24,035.07, er der Uenighed om Skibets Værdi, idet Hovedcitanterne vil lægge til Grund Taksationen i Stettin, Mk. 231,000 eller Kr. 205,590, og yderligere vil fradrage et Beløb af c. Kr. 6,019.20, som er betalt for Bugseringen fra Frederikshavn til Stettin, hvorved de bjergede Værdier andrager ialt Kr. 360,878.13, hvoraf aller en Trediedel udgør Kr. 120,292.71, medens Kontracitanterne, der lægger Vurderingen i Frederikshavn til Grund, 295,000 Kr., derhos overfor den i Stettin opstillede Specifikation af Reparationsudgifter, ialt 79,444 Mk., protesterer mod en Del Poster, til Beløb ialt 6,535 Mk., der er betalt for Inventar, Proviant og Kul og derhos protesterer imod at der tages noget Hensyn til det nævnte Bugseringsbeløb. Efter Kontracitanternes Forening udgør de bjergede Værdier derefter ialt Kr. 391,418.33, hvorved det i Kontrasagen paastævnte Beløb: Kr. 130,472.77 fremkommer. Denne Tvist bliver dog uden Betydning for Sagens Afgørelse. Selv om det nemlig maa erkendes, at de Omstændigheder, hvorunder Bjergningen er foretaget — herunder Skibets hjælpeløse Tilstand og den alvorlige Fare, for hvilken saavel dette som Ladningen var udsat, samt Omfanget af og Anstrængelserne ved Bjergningsarbejdet, alt dette i Forbindelse med de forholdsvis betydelige Værdier, der er bjergede, og Værdien af det bjergede Materiel, der for de to Bjergningsdamperes Vedkommende i Folge Kontracitanternes Angivelse har andraget henholdsvis Kr. 400,000 og Kr. 151,000, berettiger Kontracitanterne til en forholdsvis betydelig Bjergeløn, findes denne dog ikke at burde overstige Kr. 90,000, og da saaledes Betingelsen for Nedsættelse efter Solovens § 227 i begge Tilfælde maa anses at være til Stede, vil Bjergelønnen være at fastsætte til det her nævnte Beløb med Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger vil kunne ophæves.

Dom i S. S. Nr. 99/1913, afsagt den 1. Januar 1914. Matros Mogens Chr. Mogensen mod A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Det er under nærværende Sag in confesso, at Citanten, Matros Mogens Chr. Mogensen, under sit Arbejde om Bord i den de Indstævnte, A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, tilhørende Lægter »Sif« den 14. November f. A. fik sin højre Haand beskadiget, at han, som var antaget saaledes, at han straks kunde afskediges, blev afskediget, at han i de følgende 14 Dage var uarbejdsdygtig og under Lægebehandling, men at Beskadigelsen ikke nødvendiggjorde eller medførte noget Hospitalsophold.

Medens de Indstævnte har betalt for Lægebehandling, har de vægret sig ved at yde Citanten Underhold eller Vederlag herfor, medens Sygdommen stod paa.

Citanten har derfor anlagt nærværende Sag, hvorunder han har nedlagt Paastand paa, at der tilkendes ham som »Sygepenge« for de nævnte 14 Dage Kr. 1,20 daglig eller ialt Kr. 16,80 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Efter Solovens § 90 tilkommer der den syge Sømand, der afskediges, fra Afmonstringen at regne »Pleje for Rederiets Regning« indenfor et vist Tidsrum. Det er om Forstaaelsen af Ordet »Pleje«. Striden staar mellem Parterne. Retten maa forsaa dette Ord saaledes, at de Indstævntes Forpligtelser ikke er udtomt ved, at de i et Tilfælde som det foreliggende betaler Lægeudgifterne, men at de tillige maa være pligtige at give Citanten Underhold, medens Sygdommen slaar paa, og de Indstævnte, der ikke har rejst nogen Indsigelse med Hensyn til Størrelsen af det af Citanten forlangte Beløb, vil saaledes være at domme efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger vil være at bestemme til Kr. 2,98.

Drogdens Uddybning.

Et Møde i »Foreningen til Søfartens Fremme«.

Efter Indbydelse af »Foreningen til Søfartens Fremme« afholdtes den 22. ds. i Navigationsskolen i Ny Toldbodgade et talrigt besøgt Møde med Dagsorden »Drogdens Uddybning«. Blandt tilstedeværende Repræsentanter for Søfart, Handel og Industri kan bl. a. foruden de i det følgende anførte Talere nævnes Hofchef, Admiral Bardenfleth, Lodsinspektør, Kaptajn Messerschmidt, Skipperforeningens Formand, Kaptajn Knudsen, Styrmandsforeningens Formand Chr. Christensen, Direktør, Etatsraad Martin Dessau, Apotheker, Fabrikejer Alfr. Benzou, Assurancedirektør Carl Will. Grosserer Carl Melchior, Departementschef Busck-Nielsen m. fl.

Kammerherre, Kommandør Münter bød som Foreningens Formand den repræsentative Forsamling velkommen og udtalte sin Erkendtlighed for det talrige Besøg, der vidnede om, at den foreliggende Sag omfattes med Sympati og stor Interesse.

Højesteretssagfører Winther overtog Hvervet som Dirigent.

Kommandør Münter skildrede derpaa i korte Træk Sagens Fremkomst for godt en halv Snes Aar siden. I Aaret 1901 havde Marinen nogle stygge Grundstodninger i Drogden, og Fartøjer med over 20½ Fods Dybgaende maatte tage Lods. Skibsagenter, Skibsredere og Assurandører androg i en Skrivelse til Ministeriet om Borttagelse af Sten og Uddybning af »Dragør Bro«, saa større Skibe kunde passere Løbet. Marineministeriet henvendte sig derpaa til Kjøbenhavns Havnevesen, som fandt, at en Uddybning til 24 Fod vilde være passende. Grosserersocietet støttede ubetinget Tanken om en Uddybning, og Marineministeren fremsatte derefter i Rigsdagssamlingen 1902—03 i Folketinget Forslag om Anvendelse af 435,000 Kr. til Uddybning af Drogden til 24 Fod i 1,000 Fods Bredde gennem »Dragør Bro«. Forslaget blev overmaade vel modtaget i Folketinget, vedtoges og sendtes til Landstinget. Her kom det til 1. Behandling, sendtes til 2. Behandling og i Udvalg, og siden kender Offentligheden ikke mere til Sagen. Det eneste, man har erfaret derom, var en Skrivelse fra Ministeriet til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvori det meddeltes, at den udbrydende Krig mellem Kina og Japan i Øjeblikket gjorde Forslagets Gennemførelse ubetimelig. er 4 Vandveje af større Betydning til Østersøen, nemlig Store Bælt, der kan passeres af Skibe med 32 Fods Dybgaende Kejser Wilhelm-Kanalen (Kieler-Kanalen) med 26 Fod, men som snart vil være udvidet til 35 Fod, Drogden, der er et godt navigabelt Farvand, men som ikke godt kan passeres af Fartøjer med over 22 Fods Dybgaende, og endelig Flinterenden, der har en Dybde af 23 Fod, maaske lidt mere.

Det er nu overalt Dybden mere end Bredden, det kommer an paa. Suez-Kanalen er her den store Regulator; den tillader Gennemfart af Skibe, der stikker indtil

Charts affected. No. 2741, Mayotta island. No. 758, Cape St. Andrew to Antongil bay. No. 2762, Comoro islands. Publication. South Indian Ocean Pilot, 1911, page 217.

No. 101. Korea, West Coast—Chemulpho Approach. Warren island (Oru somu)—Alteration in sector of red light. Position. Lat. $37^{\circ} 09' N.$, long. $126^{\circ} 20\frac{1}{4}' E.$ Details. The arc of the sector of red light shown from the lighthouse has been decreased, and the red light is now visible between the bearings of $25^{\circ} (N. 31^{\circ} E. Mag.)$ to $35^{\circ} (N. 40^{\circ} E. Mag.)$. Variation. $5^{\circ} W.$ (Notice No. 101 of 1914, dated 17th January.)

Charts affected. No. 1270, Approaches to Chemulpho anchorage. No. 1258, Approaches to Seoul. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 902. China Pilot, Part V., 1912, pages 606, 612. Japan, Korea, &c., 1904, page 56; Supplement, 1910.

No. 103. Eastern Archipelago—Lombok. Ampanan road—Buoy established. Position. At north end of Medusa reef, at a distance of $10\frac{1}{10}$ cables, $258^{\circ} (S. 77^{\circ} W. Mag.)$, from Ampanan light. Lat. $8^{\circ} 34' 24'' S.$, long. $116^{\circ} 03' 07'' E.$, on chart No. 2732. Description. A red conical buoy. Variation. $1^{\circ} E.$ (Notice No. 103 of 1914, dated 17th January.)

Charts affected. No. 2732, Plan of Ampanan road. No. 1654, Island of Java, eastern portion. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 218.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azoniske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enhelic Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 147. Sverrig. Ystad. Lystønde inddraget.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 3/38. Stockholm 1914.)
Lystønden ved *Ystad* er inddraget paa Grund af Is. $55^{\circ} 24' 38'' N.$ $13^{\circ} 49' 19'' E.$
- 148. Sverrig. Åhus. Sømærker inddraget.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 3/57. Stockholm 1914.)
Klokketønden og den inderste Lystønde ved *Åhus* er inddraget paa Grund af Is. $55^{\circ} 55\frac{1}{2}' N.$ $14^{\circ} 23' E.$
- 149. Tyskland. Noufähr. Fyr midlertidig slukket.**
Ifølge Meddelelse fra det kongelige danske Konsulat i *Danzig* er *Noufähr* Fiskerfyr beskadiget og forbliver slukket indtil videre. $54^{\circ} 22' 36'' N.$ $18^{\circ} 47' 03'' E.$
- 150. Tyskland. Jasmund Fyrskib atter udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 4/182. Berlin 1914.)
Jasmund Fyrskib er atter udlagt. $54^{\circ} 36' 00'' N.$ $13^{\circ} 41' 42'' E.$ Som Følge heraf gives ikke længere Taagesignal fra *Staubenkammer*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/111. København 1914.)
- 151. Tyskland. Plantagonegrund N. Vrag forgæves eftersøgt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 4/183. Berlin 1914.)
Vraget, der var rapporteret c. 2 Sm N. for Tønden ved N.-Enden af *Plantagonegrund*, er forgæves eftersøgt. Tønden *Plantagonegrund N.*: $54^{\circ} 39' 18'' N.$ $12^{\circ} 47' 11'' E.$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/73. København 1914.)
- 152. Tyskland. Kiøler Fjord. Kiel. Øvelser.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/132. Berlin 1914.)
I Tiden fra den 14de til den 20de April 1914 vil der i 2 à 3 Dage blive afholdt Øvelser i *Kiel* Havn. Øvelsesfeltet ligger udenfor Hovedfarvandet. Det begrænses mod N. og E. af Kysten mellem *Broerne ved Kørigen* og *Jürgersberg* og mod S. og W. af almindelige gule Tønder med rødt Flag. I den anførte Tid er det forbudt at komme ind paa Øvelsesfeltet. Politifartøjerne fører et gult Flag i Bougen eller over Toplantemen en rød Lanteme, der er synlig hele Horisonten rundt. *Kørigen*: $54^{\circ} 23' N.$ $10^{\circ} 12\frac{1}{2}' E.$

153. Tyskland. Eckenførde Fjord. Afmærkning af maalt Mil forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/133. Berlin 1914.)

Ved den maalte Mil i Eckenførde Fjord er de hidtidige Baaker nedlagt og Tønderne inddraget, og mellem Bokassek og Langhølt er der opført ny Baaker og udlagt ny Tønder. Langhølt Tønde er flyttet. Den midterste af de tre Tønder ved Milen er en rød Spidstønde, de to andre er røde Baaketønder. De forreste Milebaaker har en Trekant paa Toppen, de bageste et Kvadrant. Baakernes Plads vil blive bekendtgjort senere. Tønderne ligger paa følgende Steder: 1) Den NE.-lige Tønde paa 54° 31' 58" N. 10° 03' 12" E. 2) Den midterste Tønde paa 54° 31' 23" N. 10° 01' 51" E. 3) Den SW.-lige Tønde paa 54° 30' 45" N. 10° 00' 30" E. 4) Langhølt Tønden paa 54° 30' 24" N. 9° 59' 45" E. Positionerne svarer til danske Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til tyske Kort.

(Kort Nr. 157, 160 og 243.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

154. Danmark. Sundet. Hornbæk. Fyr atter tændt.

Fyret paa Yderenden af Sandlangeren ved Havnen er atter tændt. 56° 05' (47") N. 12° 27' (42") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/76. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

155. Kattegat. Store-Middelgrund. Lystønde atter udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmo er Lystønden Store-Middelgrund atter udlagt. 56° 33' 35" N. 12° 07' 05" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/116. København 1914.)

156. Kattegat. Lille Middelgrund. Lystønde midlertidig inddraget.

Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmo er Lystønden Lille Middelgrund inddraget paa Grund af Is. 56° 57' 12" N. 11° 57' 53" E.

157. Danmark. Kattegat. Schultzs Grund Fyrskib. Taagesignal forandret.

Den 1ste Juli 1914 forandres Taagesignalet fra Schultzs Grund Fyrskib til To-Stød hver I Minut, Stød c. 2s., Pause c. 58s. 56° 08' (54") N. 11° 11' (10") E.

(Kort Nr. 156, 160, 211 og 227. Danske Lods Side 226. Fyr-Fort. Nr. 134.)

158. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde midlertidig inddraget.

Lystønden Tangen NW. er inddraget paa Grund af Is. 56° 38' (00") N. 10° 34' (00") E.

159. Danmark. Limfjorden W.-lige Del. Bøjer udlagt. Advarsel.

Til Afmærkning af Østersbanker er der i den W.-lige Del af Limfjorden, mellem Løgstør-Grunde og Thyborøn udlagt sorte, tondelformede Bøjer forsynet med Stage uden Topbetegnelse. Bøjerne anvendes i 2 forskellige Størrelser. Af Hensyn til Sejlads om Natten er Bøjerne ikke udlagt i Fyrhjørner og i Fyrnes hvide Sejlvinkler, herfra undtages dog *Vissum-Bredning*, i hvilken Bøjer ikke er udlagt i og i umiddelbar Nærhed af Grænsen mellem *Toftum* Frys hvide og grønne Lysvinkel, Pejling 120°.

De Søfarende advares mod at forveksle disse Bøjer med den officielle Afmærkning. Pladsen for Bøjerne kan, bl. a. paa Grund af Isdrift, foreløbig ikke opgives.

Løgstør-Grunde: 56° 58' N. 9° 12' E.

Thyborøn: 56° 42' N. 8° 13' E.

Toftum Fyr: 56° 33' 13" N. 8° 33' 03" E.

(Danske Lods Side 468—503.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 86. China Sea—Berhala Strait. (1) Mochi Island—Light established. Position. On southern end of Mochi island. Lat. 0° 32' 15" S., long. 104° 01' 50" E., on chart No. 1789. Abridged description. Lt. Fl. Details: Character. A flashing white light. Remarks. No further details are given.

(2) Speke rock—Light-boat withdrawn. Position. At a distance of about 7 cables, southward, from the rock. Speke rock, lat. 0° 35 1/2' S., long. 104° 06' E. Description. Light-boat, painted with black and red horizontal bands, exhibiting an occulting white light. (Notice No. 86 of 1914, dated 15th January.)

Charts affected. No. 1789, Channels between Sumatra, Linga and Singkep. No. 2757, Banka Strait to Singapore. No. 941a, Eastern archipelago, western portion. No. 2660a, China sea, southern portion. Publications. List of Light, Part VI., 1913, page 95. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 633.

No. 87. Portuguese East Africa—Lourenço Marques Approach. Chetina shoal—Light established. Position. On southern end of Chetina shoal at a distance of 7 1/2 cables, 169° (S. 8° W. Mag.), from the white beacon on the southern end of Chetina Grande Island. Lat. 23° 56' 11" S., long. 32° 41' 36" E., on chart No. 646. Abridged description. Lt. Fl. W.R., 26 ft., vis. 8 m. (U). Details: Character. A flashing light with white and red sectors. Sectors. White from 243° (S. 82° W. Mag.), through west and north, to 72° (S. 89° E. Mag.). Red elsewhere. Elevation. 26 feet. Visibility. 8 miles. Structure. Cement pile structure. Remarks. This light is unwatched and shows irregular flashes. Variation. 19° W. (Notice No. 87 of 1914, dated 15th January.)

Charts affected. No. 646, Lourenço Marques. No. 644, Delagoa bay. No. 2089, Tugela river to Delagoa bay. No. 648, Delagoa bay to River Zambezi. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 7. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 194, 196; Revised Supplement, 1911.

No. 90. Eastern Archipelago—Java, South Coast. Wynkoops (Palabuan Ratu) bay—Lights established. Position. At Palabuan Ratu, on the north side of river entrance, at a distance of 5 1/2 cables, 300° (N. 61° W. Mag.) from Palabuan Ratu flagstaff. Palabuan Ratu flagstaff, lat. 6° 59' S., long. 106° 33' E. Abridged description. 2 Ls. F., W.R. (vertl.). vis. 8 m. Details: Character. A fixed white light over a fixed red light, 6 feet apart. Elevation. Upper light, 26 feet. Visibility. 8 miles. Variation. 1° E. (Notice No. 90 of 1914, dated 15th January.)

Charts affected. No. 3030, Plan of Wynkoops bay. No. 1653, Island of Java, western portion. No. 941a, Eastern archipelago, western portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 87. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 187.

No. 93. Indian Ocean, Comoro Islands—Mayotta Island. Béni passage—Shoal reported. Position. On the leading line, at a distance of 3 1/2 miles, 255° (S. 82° W. Mag.), from the north extreme of Béni point. Lat. 12° 54' 24" S., long. 45° 02' 24" E., on chart No. 2741. Depth, not stated, coral bottom. Remarks. The S.S. *le de la Réunion* grounded on this shoal, which has been placed on the charts and marked „Position approximate“ and „Reported (1913)“. Variation. 7° W. (Notice No. 93 of 1914, dated 17th January.)

160. **Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Tilsanding ved Lystønde.**
Paa Grund af Tilsanding ved Lystønden *Thyborøn-Kanal* Nr. 2 maa denne passeres med Varsomhed. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N-lige Ishav og Nord søen.

161. **Danmark. Graadby. Søren Jessens-Sand. Lystønde efter udlagt.**
Lystønden *Søren Jessens-Sand* er atter udlagt. 55° 27' (15") N. 8° 18' (14") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/119. København 1914.)

162. **Tyskland. Helgoland NE. Oplysning om Vrag.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/137. Berlin 1914.)
Vraglystønden, som viser grønt Et-Blink hver 7,5 s., ved Vraget af Bjærgningsdamperen *Unterelbe* ligger nu c. 500 m 297° (misv. NW. ½ W.) fra Vraget. De øvrige Tønder, som afmærkede Vraget, ligger der ikke mere. Det paatænkes at bjærg Vraget. c. 54° 14' N. 7° 57' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/905. København 1913.)

163. **Tyskland. Ems. Lystønde udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 4/188. Berlin 1914.)
En rød Lystønde mærket „*Hubertgat*“, der viser hvidt Et-Blink hver 7,5 s., Blink 2,5 s., Mørke 5 s., er udlagt i den Lyssvinkel i *Borkum* ny Fyr, der viser Fem-Lyn. Lystønden ligger i 12 m Vand tæt ved S-Grænsen af Lyssvinklen, som viser fast Lys, og den tjener til at gaa klar af Vraget af *Narvik*, naar Vraglystønden skulde være slukket eller bortrevet. c. 53° 34' N. 6° 18' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/85. København 1914.)

164. **Holland. Zuiderzee. Enkhuizen og Leckerhoek. Belysning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/3457 og 3/140. Berlin 1913 og 1914.)
Fyrene ved *Krabbersgat* og *Slejk* er forandret som følger:
1. Det røde, faste Forfyr paa Bymuren paa N.-Siden af *Enkhuizen* er forandret til et rødt, fast Fyr, der er synligt hele Horisonten rundt. Fyret staar paa Bymuren. Flammens Højde: 8 m. Fyret vises fra en rød, firkantet Baake. Fyret, holdt overet i Pejling 237° (misv. W. t. S. ½ S.) med det hvide, faste Fyr (Bagfyr) paa Yderenden af Landtangen, leder til *Krabbersgat*. c. 52° 42' N. 5° 18' E.
Det ovennævnte ny røde, faste Fyr er tillige Forfyr for Farvandet *Slejk*. De hidtidige røde og grønne, faste Ledefyr for dette Farvand er slukket. Som Bagfyr for dette Farvand er der trændt et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød, firkantet Baake, som staar 123 m 41° (misv. NE. ¾ E.) fra det ny røde, faste Fyr. Flammens Højde: 13 m. Fyret er synligt i en Vinkel paa 9° paa hver Side af Fyrlinien (Pejling 41°).
2. *Leckerhoek* hvide, faste Fyr paa Digehejernet ved *Oosterdiek* er forandret til et hvidt og rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 s., Blink 2 s., Mørke 3 s. Det røde Lys er synligt fra Kysten indtil 300 m S. for *Appelhoek*, i øvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 12 m. c. 52° 38' N. 5° 12' E.

2) *St. James* Stump tønde 1 i 4,1 m Vand henholdsvis 216½° (misv. SW. t. S.) og 293° (misv. W. t. N. 7/8 N.) fra samme Punkter.
3) *St. James* Spidstønde 4 i 4,1 m Vand henholdsvis 227¾° (misv. SW.) og 291½° (misv. W. t. N. ¾ N.) fra samme Punkter.
4) *St. James* Stump tønde 3 i c. 5,5 m Vand henholdsvis 264½° (misv. W. 5/8 S.) og 304¾° (misv. NW. t. W. 1/8 W.) fra samme Punkter.
5) *St. James* Stump tønde 5 i 2,7 m Vand henholdsvis 269½° (misv. W. 1/4 S.) og 302° (misv. NW. t. W. 9/8 W.) fra samme Punkter.
Sanibel Island Fyr: 26° 27' 11" N. 82° 00' 53" W.

180. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Matagorda Bugt. Oliver Pynt.**
Fyr tændt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 2/108. Washington 1914.)

Paa Enden af Grunden, som strækker sig ud fra *Oliver* Pynt, er tændt et rødt, fast, ubevogtet Fyr. Rød Fyrbaake i 1,8 m Vand. 28° 38' 26" N. 96° 15' 31" W.

181. **Cuba N.-Kyst. Habana. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 127. London 1914.)
En rød Spidstønde er udlagt paa S.-Siden af Indløbet til Havnen 0,17 Sm 210° (misv. SW. t. S. ½ S.) fra *Morro* Fyr. Tønden afmærker Resterne af Vraget af Skibet *San Antonio*. 23° 09¼' N. 82° 21½' W.

182. **St. Domingo (Haiti). La Romana. Radiotelegraf-Station. Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/159. Berlin 1914.)
Paa Taarnet ved *La Romana* Radiotelegraf-Station er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 m. Lysevne: 5 Sm. 18° 25' N. 68° 57¼' E.

183. **Brasilien. Paranaquá Bugt. Guarakessaba. Fyr nedlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/162. Berlin 1914.)
Guarakessaba hvide, faste Fyr er nedlagt. 25° 20' 10" S. 48° 21' 20" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2011. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

184. **Spanien. Cartagena. Radiotelegraf-Station.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/143. Berlin 1914.)

Radiotelegraf-Stationen i *Cartagena* er nu aaben fra Kl. 6 Fm. til Kl. 12 Mn. Bølgelængde: 1,200 og 600 m. 37° 36' N. 1° 00' W.

185. **Sicilien W.-Kyst. Marsala. Fyr midlertidig forandret.**
(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 17/48. Genova 1914.)
Paa Grund af Reparation viser Fyret paa W.-Molens Hoved indtil videre hvidt, fast Lys i Stedet for fast Lys med To-Blus hver 20 s. 37° 47' 09" N. 12° 26' 15" E..

186. **Tripolis (Libyen). Tolmetta (Tolmeita). Oplysning om Vrag.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 3/153. Berlin 1914.)
Vraget af Damperen *Redentore*, SW. for *Tolmetta*, er nu fuldstændig sunket. 32° 36' N. 20° 37' S E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1377. København 1913.)

166. England. Themsens. East Swin Kanal. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 3. Trinity House, London 1914.)

Brigantinen *Eleanor* er sunket i *East Swin* Kanal. En grøn Tønde, mærket „*Wreck*“, er udlagt i 16 m Vand e. 75 m SSE. for Vraget, 3,2 Sm 1655' (misv. S.) fra *Gunfleet* Fyr. Et Vragmærkeskib vil om kort Tid blive udlagt 0,1 Sm NW. for Vraget. Mærkeskibet vil vise de sædvanlige Signaler, og det skal passeres paa den Side, paa hvilken det viser 2 Kugler eller 2 Lanterner. 51° 43' N. 1° 22' E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**167. England. Portsmouth. Gillicker Pynt S. Ankring og Passage forbudt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 100. London 1914)

Det er forbudt at ankre paa og komme paa Minefeltet S. for *Gillicker* Pynt, der er afmærket med grønne og hvide Tønder, med mindre man er tvungen dertil af Vejrforholdene eller for at undgå Ulykker. *Gillicker* Pynt: 50° 46½' N. 1° 08½' W.

168. England. Whitehaven. Taagesignal gives.

(„Notice to Mariners“ Nr. 128. London 1914)

Mellem halv Flod og halv Ebbe gives fra Hovedet af W.-Pieron Taagesignal med Dampfløjte. Et-Stød hver 30 s., Stød 5 s., Pause 25 s. 54° 33¼' N. 3° 35¾' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/188e. København 1913.)

169. Irland S.-Kyst. Cork. Uddybning. Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 132. London 1914)

1. W.-Siden af *Queenstown* Ankerplads SE. for Øen *Spike* er uddybet til 11 m. Uddybnings W.-Grænse gaar fra Lystønden SE. for Øen *Spike*, tæt W. om Stumpønde Nr. 6 og om Lystønden, som ligger e. 0,1½ Sm N. for Stumpønde Nr. 5, indtil denne Stumpønde. *Spike*: 51° 50' N. 8° 17' W.

2. Den S.-lige Lystønde ved *Harbour Rock*, der viser hvidt Blink, er flyttet 45 m i Retning 90° (misv. E. t. S. ¾ S.) og ligger nu e. 60 m 266° (misv. W. t. N. ¾ N.) fra *Roche Point* Fyr. 51° 47½' N. 8° 15¾' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**170. Frankrig. Belle-Ile. Sanzon. Fyr forandres.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 721. Paris 1914)

Den 1ste Februar 1914 forandres det røde, faste Fyr ved *Sazon* Havn til et hvidt, fast Fyr. Lysevne: 9,5 Sm. I øvrigt uforandret. 47° 22' 24" N. 3° 13' 05" W.

171. Frankrig. Bassin d'Arcahon. Larros. Fyr nedlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 725. Paris 1914)

Det hvide, røde og grønne, faste Fyr paa N.-Tinden af Molen ved *Larros* er nedlagt. 44° 38' 48" N. 1° 04' 28" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/188e. København 1913.)

172. Spanien W.-Kyst. Ria de Arosa. Puebla del Carramiñal. Fyr tændt.

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 1/3. Madrid 1914.)

Paa Midden af Havnens Molehoved er tændt et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er: 1. rødt i Pejlinger fra 31¾° til 301¾°;

2. hvidt i — 301¾° gennem 0° til 31¾°.

Flammens Højde: 8 m. Lysevne: 8 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys.

Skibe, som kommer fra Søen, er ikke fri af Grundene, førend de er passet *Sinul de la Ostreira*, d. v. s. efter at de er kommet ind i den røde Lysvinkel. 42° 36' 21" N. 8° 56' 08" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1400. København 1913.)

173. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bugt. Eastern Bugt. Tønder inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 2190. Washington 1914.)

I *Eastern* Bugt er Spirtønderne 8 A, 10 B og 12 C inddraget. *Eastern* Bugt: 44° 27' N. 68° 16' W.

174. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Two Bush Channel. Mosers Løge. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 2191. Washington 1914.)

Paa S.-Siden af *Mosers Løge* er i 16 m Vand udlagt en vandret sribet Spids-tønde. 43° 48' 43" N. 69° 25' 35" W.

175. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Sheepscot Bugt. Toms Rock. Tønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1/10. Washington 1914.)

Toms Rock Spirtønde 2 er ombyttet med en Spidsønde. 43° 43' 58" N. 69° 43' 00" W.

176. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Shovelful Fyrskib. S. Vrag uskadeligt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 2194. Washington 1914.)

Vraget af Damperen, som ligger 1½ Sm S. W. t. S. ¾ S. for *Shovelful* Fyrskib, er uskadeligt for Skibsfarten, da mindste Dybde over Vraget er 11 m. Vragmærkningen er inddraget. 41° 31½' N. 70° 00' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/266e. København 1912.)

177. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Wickford. Genoral Rock. Oplysning om Tønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 2195. Washington 1914.)

Genoral Rock vandret sribede Klokketønde ligger fremtidig paa sin Station hele Aaret. 41° 34' 09" N. 71° 24' 45" W.

178. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Bogue Sund. Fyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1/18. Washington 1914.)

Bogue Sound Fyr Nr. 11 er nedlagt. *Bogue Sund*: 34° 41' N. 77° 00' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**179. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. San Carlos Bugt. St. James City Kanal. Tønder udlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1/21. Washington 1914.)

I *St. James City* Kanal er udlagt følgende Tønder:

1) *St. James* Spidsønde 2 i 3,0 m Vand 194° (misv. S. t. W.) fra *Punta Rasa* Forlyr og 288° (misv. W. t. N. ¾ N.) fra *Sambel Island* Fyr.

27 Fod, men vil snart blive uddybet til 30 Fod. Det maa tilføjes, at der ikke er Sandsynlighed for, at Forøgelsen af Farvandenens Dybde vil ophøre i en nærmere Fremtid. Søfartens Mænd i Sverig har sysselsat sig med Uddybning af Flinterenden, og det vedkommer sig ikke os, at de svenske Autoriteter ikke hidtil har været lydhøre for disse Ønsker. Vi kan ikke af den Grund sidde med Hænderne i Skødet og se alle de store Skibe drage os forbi uden at søge ind her for at faa Kul, Proviant, reparere o. s. v.

En Uddybning af Drogden til 24 Fod i 1,000 Fods Bredde forekommer os passende. 14 Østersøhavne har 24 Fods Dybde. Bekostningen bør ikke hindre Uddybningen, der vil være til stor Fordel for Søfart, Handel og Industri. Der har været fremsat Anskuelser om ikke at uddybe og derved gøre Kjøbenhavn til Stabelstad for Søfart og Handel paa Østersøen, men dette lader sig ikke mere gøre, efter at vi har faaet Kieler-Kanalen. At militære Hensyn skulde forbyde Uddybningen, er en Tanke fra Christian den 4des Dage: han lod kaste Sten ud i Drogden for at spærre Vejen for Fjenden. Saa drastiske Midler benytter man ikke nu, da man har nemmere og bedre Spæringsmidler til Raadighed. — Vi haaber derfor, at Regeringen vil genoptage Forslaget om Drogdens Uddybning til 24 Fod.

Kommandør, fhv. Lodsinspektør J. B a r d e n f l e t h mindede om Overenskomsten af 15. August 1873 angaaende de stadige Stridigheder mellem danske og svenske Lodser. Der blev da fastsat bestemte Grænser for danske og svenske Farvande gennem Øresund, men Flinterenden blev fælles for svenske og danske Lodser, og Lodskrigen fortsattes. Da Flinterenden saa blev afmærket, og de svenske Lodser gjorde en vældig Reklame for den og udgav den for svensk Farvand, blev den foretrukket for Drogden af større Fartøjer som det dybere Farvand. Men efter at man fik en Overenskomst, hvorved Indtægterne af Lodseriet gennem Flinterenden blev fælles for svenske og danske Lodser, ophørte Krigen, og nu gaar det meget fredeligt til.

Sagen er dog den, at der er mere Vand i Flinterenden end i Drogden, hvis Uddybning Kjøbenhavns Havnekaptajn Lüders i sin Tid imidlertid modsatte sig med Hænder og Fødder. Der blev foretaget en Undersøgelse i 1901 og afmærket en Linie midt igennem Drogden paa 22 Fod. Tidligere var der kun 18 Fod i Flinterenden, men den blev afmærket og uddybet, og det antages, at den kan passeres af Skibe, der stikker 24 Fod i Dybden.

Men kan vi faa Drogden uddybet, bliver det den lige Vej Syd fra til Helsingør. 8 Kvartmil kortere end ad Flinterenden og langt bedre belyst og afmærket end denne. Drogden har saavel Vinter som Sommer baade Somærker og udmærkede Landmærker, medens Flinterenden kun har Fyrskibe, der tilmed maa inddrages om Vinteren under Isforhold. Naar der siges, at hvis vi uddyber Drogden, vil Svenskerne ogsaa uddybe Flinterenden, saa kan man svare, at det i alt Fald vil blive dem meget kostbart. I 1905—06 var der i Sverig Planer om at uddybe Flinterenden fra 24 til 25½ Fod for 1,165,000 Kroner, men vilde man give Renden blot 300 Meters Bredde, vilde det koste 4 Mill. Kr., og dybere end til 25½ Fod vil Svenskerne ikke gaa, selv om vi gør det, navnlig fordi de da skulde arbejde sig igennem et Kalklag, som fra »Svaneklapperne« strækker sig i sydøstlig Retning under Sundet, og som det vil være meget vanskeligt og kostbart at uddybe. Hertil kommer, at Flinterenden er dansk-svensk Farvand, hvis Uddybning kræver en Overenskomst mellem begge Lande. »Oscargrundens« Fyrskib paa det aller farligste Sted ligger endog paa dansk Soterritorium. I de 10 Aar siden 1903 har c. 4.000 Skibe gaaet igennem Flinterenden, fordi de ikke kunde komme igennem Drogden. Hvor store Fordele, vi vil faa ved Drogdens Uddybning, bliver foreløbig vel kun et Skøn, men sikkert er det dog, at svenske Lodser tager alle de store Skibe, og Regeringen skylder Landets Er-

hverv at søge Forslaget om Drogdens Uddybning gennemført.

Konstitueret Havnedirektor, Kommandør D r e c h s e l bemærkede, at han i denne Sag kun udtalte sin egen personlige Opfattelse. En Uddybning til 24 Fod fandt han ikke for vidtrækkende, men en Uddybning til 28—30 Fod var han betænkelig ved. Store Bælt troede han aldrig vilde faa Betydning som Sovej mellem Østersø og Kattegat, dertil er Vejen for lang og for farlig. Kieler-Kanalen befares langt overvejende af Skibe fra den tyske Kyst, og Faren derved er, at Hamburg strækker sine Arme ind i Østersøen, og at Østersø-Handelen vil gaa os forbi. Libau—New York-Liniens Dampere gaar her forbi, men kun en Pram herfra gaar ud til dem med Proviant, naar de kommer. Vilde det være til Fordel for os, om vi uddybede Drogden, og den tysk-amerikanske Dampskibslinie tog Skibe som vort »Frederik d. 8de«? Men bliver vi ved de 24 Fod er der ingen Fare. Det kommer ikke saa meget an paa lidt mere eller lidt mindre Vand i Flinterenden eller en Smule Omvej. Skibene skal nok finde ind til Kjøbenhavn, hvis de har Fordel derved. Og det har de, naar de her finder en dygtig Kobmandsstand, og naar Havnen her byder dem tidssvarende og hurtige Losse- og Ladeapparater, hurtig Betjening o. s. v. Malmø Havn har ikke engang endnu 23 Fod Vand og kan altsaa endnu ikke konkurrere med os. Ved at uddybe stærkt giver vi de større Kapitaler Fordele paa de mindre Kapitalers Bekostning. Men naar vi holder os til en Uddybning til 24 Fod, vil jeg ikke rejse Modstand derimod. Men jeg er glad ved, at Flinterenden er et dansk-svensk Farvand, saa en Uddybning der ikke kan finde Sted uden efter en Overenskomst mellem begge Lande.

Kaptajn O l s e n anbefalede varmt Drogdens Uddybning, da han en Gang havde løbet Bunden af sit Fartøj i Drogden. Fra Søfartens Side kan man kun anbefale Forslaget.

Elatsraad, Groserer O l s e n følte sig ikke stærkt imponeret. Et Skib mere eller mindre om Dagen var jo ikke saa forfærdelig mange! Men naturligvis vil Drogdens Uddybning drage flere store Fartøjer til os, og man maa se noget større paa Sagen, saa man ikke er bange for at faa Farvandene for gode! Det, vi mangler i Kjøbenhavn, er faste Linier. Enhver Lettelse for Søfarten paa Kjøbenhavn er til Fordel for Byen, og foreløbigt er en Uddybning af Drogden til 24 Fod et Fremskridt, som jeg mener at kunne anbefale i Overensstemmelse med de ledende Mænd indenfor Kjøbenhavns Handelsstand.

Kommandør M ü n t e r foreslog følgende Resolution til Vedtagelse:

Ved et af Repræsentanter for Søfart, Handel og Industri den 22. Januar 1914 afholdt Mode vedtoges det at henstille til Regeringen at fremme det af Regeringen i 1903 fremsatte og af Folketinget vedtagne Forslag om Uddybning af Drogden til 24 Fod.

Resolutionen vedtoges enstemmigt, og dermed sluttede Model.

Fragtmarkedet.

De forskellige Markeder holder sig nærmest uforandrede. Fra Østen og Australien afsluttedes en Del Forretninger til omtrentlig samme Rater som forrige Uge. Fra Sortehavet blev der kun udbudt faa Laster til en Kende lavere Rater, hvilket ogsaa gælder for Middelhavet. Markeder fra Østersøen holder sig fremdeles flovt, hvad prompte Laster angaar. Der betalles iøvrigt i de forskellige Markeder i Ugens Løb som følger:

Ø s t e n. Hvede Sydaustralien 27/ U. K. eller Kontinentet pr. Marts. Soyabonner Vladivostock 27/3 U. K. eller Kontinentet, Februar—Marts. Erts Port Pirie 26/6 pr.

Marts, 26/ pr. Marts—April, 25/6 pr. April—Maj. Ris fra Birma 21/9 à 22/ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, Marts—April, 21/3 for ren Ris fra Saigon pr. 1.—20. Februar, 22/ O. C. fra Rangoon eller Bassein. Februar. Palmekærner Madras Kysten 23/ Marseille. «net terms», Februar—Marts, 22/6 pr. April. Kurrachee 13/ Antwerpen, «net terms», Marts. — Bombay 17/6 Dødvægtbasis to Havne U. K. eller Kontinentet (Hamburg og Frankrig ekskl.) 1.—15. Februar.

Sørtehavet etc. Korn for større Baade Nikola-jeff Fres. 8.50 Marseille, prompt. Novorossisk eller Theodosia 6/ Rotterdam, 6/6 Antwerpen, Emden eller Weseren, 6/9 Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt. Kustendje 6/ Rotterdam eller Antwerpen, prompt.

Middelhavet. Erts 6/6 Benisaf/Tynedock, f. l. (3.300), 5/6 Bougie/Middlesbro (2.800), 5/ Oran/Rotterdam, 5/ Karthagena/Middlesbro, 5/ Valencia/Barrow (4.000), 7/ Huelva/Kings Lynn, Tharsis terms (2.150), 4/10½ Rotterdam, Tinto terms. — Fosfat Sfax 5/6 Rotterdam, Esparto Oran/Tynedock 12/. — Fra Bilbao sluttedes til 4/ Rotterdam, 4/1½, Middlesbro, 4/9 Brintonferry.

Nordamerika. Korn New York 2/6 Lissabon, Portland (Me) 1/9 Avonmouth, 2/9 én Havn Middelhavet, alt pr. Januar—Februar. Kul Baltimore 11/6 Civita Vecchia eller Algier, Februar. Bomuld etc. fra Savannah etc. 27/6 paa Form «O» til en udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 28/9 to Havne, Februar. Bomuld Norfolk 25/ Liverpool eller Bremen, 6/3 à 7/6 mere fra Golfen, Februar. Tommer fra Golfen 92/6 Genua, 95/ Genua og Spezzia, 15. Februar—15. Marts 100/ River Plate, Marts. Korn Golfen Basis 12/ Danmark (én Havn), Februar. Paa Timecharter sluttedes der en Del Dampere til paa det nærmeste uforandrede Rater.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/ (O. C.) U. K. eller Kontinentet, 5.—25. Februar, 14/6 pr. Maj—Juni—Juli. Buenos Aires eller La Pata 9/ U. K. eller Kontinentet, 1ste Halvdel Februar, fra Bahia Blanca 10/6 à 11/ pr. Januar.

Østersøen ligger, som nævnt, uforandret flovt. Isen i Rigabugten volder de derværende Dampere svære Bryderier og Ophold. Med Hensyn til Fragtrater, da kan vi referere til vor forrige Beretning.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/6 Reval (2.900), 4/2 Aalborg (2.000), 4/3 Nørresundby (1.900), 4/9 Bordeaux (1.900), 7/7½, Marseille (4.500), 8/ Genua (3.500), 8/ Port Said (4.000), 8/9 Venedig (4.400), 8/4½ Aleksandria (4.000), 8/6 Konstantinopel (3.600), 7/ Las Palmas eller Madeira (2.600), Firth of Forth 4/6 Kiel (2.300), 6/ Königsberg (1.200), 5/ Østnorge (1.200). Fra Humberen 4/6 Libau (2.000), 4/9 Aalborg (1.450), 8/ Kristiania (600 Tons Koks), 8/ Barcelona (1.400), 17/6 Santos (5.000). Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport nævner vi 5/4½, Lissabon (1.700), 7/10½, Barcelona (3.300), Fres. 8 Algier (2.600), 8½ à 8¾, Marseille (5.000—6.000), 7/6 Genua (5.000), 7/9 Neapel eller Livorno (6.000), 9/1½, Venedig (3.600), 8/6 Konstantinopel (4.000), 8/3 Aleksandria (4.500—6.500), 8/ à 8/3 Port Said (3.000—5.000), 7/ Las Palmas eller Teneriffa (5.000), 14/ Monte Video, 14/ à 14/6 Rio Janeiro eller Santos, 14/9 à 15/ River Plate, 15/ Buenos Aires.

Skrevet den 27. Januar 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er der vedvarende Stilstand i Fragtmarkedet, idet der kun er ganske enkelte Fragter fremme fra Danmark og Østnorge til lave Rater, ligesom de fleste Havne har Ishindring for Sejlskibe.

Udsigterne for nær Fremtid er ikke lyse, men for senere Afskibning fremkommer der efterhaanden flere Laster, og om end Fjorårets Fragtrater ikke vil naas, saa tør man dog gøre sig Forventning om lønnende Rater, naar blot Rederne viser en passende Tilbageholdenhed

og ikke fæster Tillid til de mange, særlig fra Udlandet lydende Trusler om et elendigt Marked.

Returfragter Vest fra samt Mellemrigslaster er ligeledes uforandret mal med kun faa Laster i Markedet, knapt nok svarende til Behovet. Kulfragterne til danske Havne er 7 à 8 £ pr. Keel efter Størrelse og Losseplads, Østnorge betaler for de enkelte Laster 7/3 à 7/6 pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe er al Befragting stadig ret rolig. Fra Nordtyskland er det nærmest helt stoppet op. Angaaende Foraarsbefragting meddeles fra Stettin, at Udsigterne derfra er gode, og Fragten for Rug menes at ville blive omkring 6 M. pr. aabne Vande. Med Hensyn til Sverige kan Gødningsæsonen snart ventes. Derimod ligger Trafiken med Cement og Kalkmel stille af Hensyn til Lockouten, som har varet siden Nytaar. Danmark slutter fra Provinserne enkelte Byg- og Hvedelaster, og fra Kjøbenhavn sluttedes Soyakager til Vejle 18 Øre. Majs til Stege 20 Øre. Kul til Fakse 13 Øre, Masnedø 3½ Kr. Fra Hvededamper forventet dertil først i næste Uge udbydes nogle Ladninger nærmest til Provinserne.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Odense, 22. Januar. Slagteriarbejder Andersen, Odense, har faaet Meddelelse om, at hans 17-årige Søn, Hans Andersen, der var forhyret med et svensk Skib, er faldet over Bord og druknet i Middelhavet. Skibet var paa Rejse til Palermo. (Ritz. Bur.)

Danmarks Fyr og Fyrskibe. Der findes i Danmark 129 Stats-Fyrtaarne. Af disse onlyser 15 Farvandene i Nordsoen og Skagerak, 30 Kattegat, 11 Limfjorden, 8 Øresund, 15 Storebælt, 11 Lillebælt, 14 Smaalandsfarvandet, 14 Østersøen og 11 Færoerne. Desuden findes der 13 Fyrskibe og 32 Lystønder, af hvilke de 16 tillige er Klokke- eller Flojtønder, der giver Signal ved Tøndens Bevægelse i Soen. («Statistiske Efterretninger».)

Et værdifuldt Vrag. Den franske Bark «Jean Bart» strandede i Marts 1913 ved Waudung Island paa Rejse fra Antwerpen til Wallaroo med 3.000 Tons Rujern og Koks. Skibet med Last blev senere solgt for 368 Pund til et Firma i Melbourne, som efter et Par Maaneders Forløb bragte Skibet flot og ind til Melbourne. Det viste sig, at Skibet ikke havde anden Skade end et Hul paa en Fods Tværsnit i Boven, og dette blev snart repareret. Skibet og Ladningen repræsenterede en Værdi af 12.000 Pund Sterling. Forretningen maa derfor kaldes et godt Kup for Køberne.

Skibet maaer 1.981 Netto Reg.-Tons, det er bygget i St. Nazair af Staal i 1901 og vil antagelig endnu kunne fore mange Laster over Soen, hvis intet Uheld støder til.

(«Norg. Hand. og Søft.»)

Forsvundne Øer i Stillehavet. Fra San Francisco meddeles, at Øerne Hope og Falcon af Tongagruppen, som igen hører til Venskabsøerne, er forsvundne under et vulkansk Udbrud. Ved Ulykken skal der være gaaet flere Hundrede Menneskeliv tabt.

Efterretningen meldtes af Kaptajnen paa Dampskibet «Enornia», paa Rejse fra Sidney. Han fortæller, at foruden de mange indfødte Polynesiere maa enkelte Hvide ogsaa antages at være omkommet.

Vulkanske Udbrud, hvorunder en eller anden af Stillehavets mange Koraller forsvinder, here: som bekendt ikke til Sjældenhederne. Saaledes hjemsogetes den samme Øgruppe, Tongaerne, sidste Gang i Midten af forrige Aarhundrede af et vulkansk Udbrud, som tog flere af de frugtbareste Øer med sig i Dybet. Øen Wesley f. Eks. var den Gang nylig omdaget, men forsvandt under Udbrudet lige saa hurtigt som den var kommet. En anden af Øerne, den 50 Fod høje Ninafoou-Falcon, opdagedes i 1886, men forsvandt fuldstændig i 1895.

Af Øer paa andre Egne nævnes Øen Sabrina, som opdagedes i 1811 ved Azorerne, men som kun eksisterede i kort Tid, og Grahams Ø, som i 1831 pludselig fandtes i Middelhavet mellem Sicilien og Afrika. Den bestod udelukkende af Aske og Lava og havde naaet en Højde af 200 Fod, da den pludselig atter sank sammen for nu kun at være en Sandbanke.

Under San Franciskojordskælvet i 1906 opstod ligeledes en ny Ø, som fik Navnet af Perrys Ø.

Verdens hurtigste Skib. Den russiske Torpedojager «Novik», der har et Deplacement af 1.400 Tons og er bygget efter Planer fra Vulkan Værftet i Hamburg og Stettin og udrustet med et

dér udført Turbine og Kedelanlæg, opnaede paa sin officielle Prøvefart ved Swinemünde i September Maaned f. A., med forskriftsmæssig Belastning, en Gennemsnitsfart af 37 Knob. Den højeste maatte Fart udgjorde 37,3 Somil pr. Time. Under hele Farten viste der sig ikke mindste Røgd udvikling fra Skorstenen, idet der anvendtes Olytjering under kedlerne. Prøvefarten forløb til Modtagerkommissionens største Tilfredshed, og trods den uhyre Fart, blev der end ikke lagt Beslag paa Kedlernes eller Maskinens hele Ydeevne. »Novik» har hermed sat en Rekord som Verdens hurtigste Skib.

(»Hamb. Corres.«)

Mærkelig Redning. Skonnert »Ariel» af Svendborg, Kaptajn Ravne-mose, kom den 4. November ind til Kristianssand paa Rejse fra Söderhamn til Quimper, Bretagne, med Trælast. Skonnerten havde haft et voldsomt Uvejr og faaet to Mand kvæstet.

Kaptajnen, som nær var druknet, beretter til et norsk Blad herom følgende:

Klokken var 7 Mandag Morgen, og Skonnerten laa Syd-Sydvest for Lindesnes, da en Orkan brød los som sluppet ud af Skyerne. Allerede tidligere om Morgenen havde vi ventet Uvejr, idet Barometret pludselig kl. e. 4 faldt stærkt, og vi havde derfor klodsrebet vore Sejl. Da Orkanen kom, rev den imidlertid de Sejl, som endnu stod væk, som om de havde været af Papir.

Kl. 10 om Formiddagen var et Par Mand og jeg i Færd med at slaa et nyt Sejl under for at laa Støtte paa Skibet, som laa uden Styling og viljeløst blev kastet omkring i et voldsomt oprørt Hav. Da tog en svær Braadse mig og slyngede mig først mod en Planke, som var sat op for at støtte Dækklasten, med den Følge, at Planken knækkede, saa Bølgen gik videre og kastede mig 10 Favne højt fra Skibet. Jeg fik fat i en Planke, og da jeg havde faaet befriet mig for de store Sostøvler, svømmede jeg hen til Skibssiden, og fik fat i Mesanrostet, men kunde ikke holde mig fast dér. Siden fik jeg fat i et Tov, som jeg klamrede mig til. Og nu skete det mærkelige: Skuden tog pludselig en voldsom Overhaling til den Side, hvor jeg laa, saa Lønningen kom under Vand. Jeg fik herunder mit ene Ben over Lønningen og blev halet ind af Mandskabet.

De to Mand, som arbejdede sammen med mig midtskibs, var af Braadse blevet skyllet ind i et Storsejl, saa de havde intet hverken kunnet se eller høre. Den ene af dem var ogsaa blevet saa forslaaet, at han maatte til Læge. Da jeg kom ind paa Dækket, faldt jeg aldeles sammen af Udmattelse, og opdagede først da, at jeg havde slaaet mig voldsomt i Hovedet og paa Hænder og Ben.

Den næste Dag var Stormen løjet af, saa vi kunde sætte Kurs ind til Kristianssand.

Verdens længste Tunneller. I Anledning af, at Löttschbergbanen mellem Tyskland og Schweiz nu er færdigbygget, og der i dette Anlæg findes en Tunnel, som bliver den tredje største i Verden, bringer Tidsskriftet »Weltverkehr und Weltwirtschaft» en interessant Oversigt over Verdens længste Tunneller.

Størst Længde har Simplontunnelen med 19,803 Meter. Dernæst følger St. Gothardtunnelen med 14,498 Meter, Löttschberg-tunnelen med 14,536 Mt. Cenistunnelen med 12,223, Alhergtunnelen (Østerrig) med 10,270, Riekkentunnelen (Schweiz) med 8,604, Tauern-tunnelen (Østerrig) med 8,585 og Münster-Grenchentunnelen (Schweiz) med 8,560 Meter.

Skandinaviens og Nordens længste Tunnel, Gravehals-tunnelen paa Bergensbanen, er Nummer 23 i Rækken med en Længde af 5,311 Meter.

Af de 24 længste Tunneler i Verden har Schweiz de 7, Østerrig 4, Italien 4 og De Forenede Stater, Frankrig og England hver 2. Amerikas længste Tunnel, Hoosactunnelen i Massachussets er 7,640 Meter lang.

Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er indberettet om 34 Dampskibe og 40 Sejlskibe — paa over 100 Tons Brutto — som i 1913's 3dje Kvartal er udgaaet af Handelsflaaderne ved Stranding etc.

Af Dampskibene brændte 1, 7 gik tabt ved Kollision, 2 sank, 1 savnes og 23 blev Vrag ved Stranding. Deraf 29 Staal- og Jernsamt 5 Træskibe. 13 var fra England og Kolonier, 4 fra U. S. A., 3 fra Italien, 3 fra Japan, 3 fra Spanien, ingen danske. Desuden kondemneredes og ophuggedes 11 Dampskibe af anden Grund, Af Sejlskibene blev 1 forladt paa Søen, 4 kondemneredes paa Grund af Søskaade, 1 brændte, 4 gik tabt ved Kollision, 4 sank, 5 savnes, 21 blev Vrag ved Stranding. Deraf 15 Staal- og Jern- samt 25 Træskibe. Desuden kondemneredes og ophuggedes 6 Sejlskibe af anden Grund.

Oddfrid, Dpsk. af Kristiania, kom den 16. ds., paa Rejsen fra Liverpool til Odense med en Ladning Salt, paa Grund paa Samsø; Maskinrummet løb fuldt af Vand. Skibet er med Assistance af Svitzers kommet flot og bragt til Kjøbenhavn for Reparation.

Nerok, russisk Minetrawler, grundstødt ved Bornholm, er med

Assistance af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn for Reparation.

Olgå, Dpsk. af Odense, grundstødt i Randers Fjord, kom ved indtrædende Højvande flot ved egen Hjælp.

Dania, svensk Dampskib, har paa Rejsen fra Gelle til Barcelona med en Ladning Træ mistet Skrueladene i Isen i Østersøen og er inkommet til Kjøbenhavn for Reparation.

Thorvald, Skonnert af Helsingborg, er den 22. ds. indbragt til Nørre Sundby. Skibet, der var sprunget læk i Søen, fandtes forladt af Mandskabet, der var blevet optaget af en forbi sejlede Dampfer.

Nybygninger, Køb og Salg.

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

3/4 m. Skonnert »Richard» af Skillinge, 250 Reg.-Tons, 400 Tons d. w. og 145 Stander, bygget i Ronne 1866 og ombygget 1892. til Finland, Pris e. Kr. 10,000.

Skonnert »Polana» af Windau, 125 Reg.-Tons og 275 Tons d. w. og 85 Stander, bygget i Dondangen 1899, Klasse A. 1. til 1915, til Kaptajn Axel Carlsson, Skillinge, for e. Kr. 10,000.

Skonnert »Gerda» af Höganäs, 98 Reg.-Tons og 225 Tons d. w. og 70 Stander, bygget Sjötorp 1897, Klasse 3. 3. G. 1. 1. til 1914, til Skibsreder Henning Müller for e. Kr. 8,500.

Bark »Caesar» af Skillinge, bygget 1881, 435 Reg.-Tons & 650 Tons dw. & 215 Stdr., Klasse 5. 6. G. 1. 1. til 1915, solgt til Finland for e. Kr. 16,000.

3 m. Skonnert »Canton» af Kivik, bygget 1863, 345 Reg.-Tons & 550 Tons dw. & 180 Stdr., solgt til Finland for e. Kr. 7,500.



Forlang altid vor



EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/S „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160^h HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Representanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

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.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. Lissabon 25./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus 25./1. — Algarve, Borrios, ank. Marseille 23./1. — Anglo Dane, Kanu, afg. Bergen 24./1. — A. N. Hausen, Sørensen, ank. Libau 18./1. — Antwerpen, Madsen, ank. her 24./1. — Arkansas, Egense, afg. herfra 23./1. — Arno, Lepper, afg. Malaga 26./1. — Aurora, Gommesen, afg. Catania 26./1. — Baron Stjerneblad, Kofoed, ank. Riga 2./1. — Beira, Mortensen, ank. her 23./1. — Bergenhus, Meyer, ank. her 23./1. — California, Petersen, ank. Newport News 23./1. — Char-kow, Soeberg, afg. Newport 24./1. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Bolderaa 17./1. — Christian IX, Gotthardt, pass. Brunsbützel 24./1. — Christianssund, Andresen, ank. her 26./1. — Dagmar, Müller, ank. Antwerpen 21./1. — Dania, Jørgensen, afg. Filadelfia 10./1. — Douro, Sørensen, ank. Reval 20./1. — Ebro, Lunge, ank. Libau 22./1. — Esbjerg, Strufve, ank. her 27./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 26./12. — Garonne, Kromann, ank. Riga 4./1. — Hellig Olav, Holst, ank. her 15./1. — Heugest, Hausen, ank. Bolderaa 20./1. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 24./1. — I. C. Jacobsen, Mikkel-sen, afg. Reval 24./1. — Jolantha, Kylesbech, ank. Antwerpen 23./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 22./1. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 26./1. — Kiew, Tønnesen, ank. Antwerpen 24./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 16./1. — Louise, Svan, ank. Pillau 26./1. — Louisiana, Jønsen, ank. her 21./1. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 20./1. — Maryland, Ørsted, ank. Kristiania 24./1. — Minsk, Harder, afg. herfra 20./1. — Morso, Nellenmann, afg. Pillau 25./1. — Nicolai II, Petersen, ank. Rodosto 26./1. — Nordjylland, Bidstrup, afg. herfra 24./1. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Dun-kerque 24./1. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 24./1. — Oscar II, Hempel, ank. New York 23./1. — Pennsylvania, Lissner, afg. New York 16./1. — Perm, Tramp, afg. London 24./1. — Pregel, Iversen, afg. herfra 26./1. — Romny, Bogvad, ank. Bolderaa 20./1. — Saga, Hausen, ank. Pillau 22./1. — Saxo, Rasmussen, ank. Reval 20./1. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 25./1. — Texas, Clauson Kuas, afg. New York 14./1. — Thyra, Myhl-dorf, pass. Brunsbützel 26./1. — Tiber, Pape, ank. Genua 24./1. — Tomsk, Wiberg, afg. Rochelle 24./1. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 9./1. — Tyr, Thauing, ank. her 27./1. — United States, Gottsche, afg. Kristiansund 26./1. — Viking, Dam, ank. Dun-kerque 25./1. — Virginia, Fischer, ank. her 24./12.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 2./1. — Ama-licienborg afg. Sveaborg 25./1. — Brattingsborg afg. Rot-terdam 24./1. — Borglum ank. Huelva 21./1. — Dansborg afg. Tyne 22./1. — Elsborg ank. Bona 22./1. — Esrom ank. Barry 23./1. — Flynderborg afg. Tyne 23./1. — Frederiks-berg ank. Bordeaux 15./1. — Guldborg ank. Tenerife 23./1. — Gurte ank. Stettin 21./1. — Hammershus afg. Stettin 25./1. — Harrildsborg ank. Riga 5./1. — Hundborg ank. Reval 17./1. — Jelling afg. Caimanera 12./1. — Jømsborg ank. Cardiff 24./1. — Jungshoved ank. Port Said 14./1. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 21./1. — Kallundborg afg. Burntisland 16./1. — Kalo ank. Huelva 16./1. — Klampen-berg afg. Tyne 15./1. — Kronborg ank. Kjøbenhavn 18./1. — Lejre ank. Filadelfia 22./1. — Marselisborg ank. Libau 17./1. — Næsborg ank. Riga 17./1. — Randelsborg ank. Riga 2./1. — Silkeborg afg. Methil 23./1. — Skanderborg ank. Riga 28./12. — Skodsborg ank. Windau 18./1. — Spi-gerborg ank. Cardiff 21./1. — Stegelborg ank. Marseille 25./1. — Stjerneborg ank. Kjøbenhavn 24./1. — Søborg ank. Huelva 10./1. — Taarnborg afg. Honfleur 20./1. — Ulf-sborg pass. Dungeness 22./1. — Uranienborg afg. West Hartle-pool 23./1. — Vordingborg ank. Reval 18./1. — Ørkild afg. Burntisland 23./1.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Glasgow 19./12. — Cathay ank. Helsingør 25./1. — Chumpon afg. Colombo 20./1. hjemg. — Paugau afg. Port Said 25./1. hjemg. — Tranque-bar afg. Moji 26./1. hjemg. — Bintang afg. St. Lucia 21./1. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 8./1. — Kina pass. Perim 23./1. hjemg. — Indieu pass. Perim 16./1. udg. —

Arabien ank. Göteborg 26./1. udg. — Jutlandia afg. Co-umbo 21./1. udg. — Annam afg. Shanghai 23./1. udg. — Siam afg. San Francisco 22./1. udg. — Samui afg. London 23./1. udg. — Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Demerara 19./1. hjemg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-kooff, Falkenberg, afg. Linau 25./1. til Rouen. — Johan Siem, Nielsen, ank. Reval 26./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Reval 21./1. til Newcastle. — Russ, Petersen, afg. Novorossisk 1./1. til Helsingborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Boucau 21./1. — Excellence Pleske, Tanuebek, ank. Aarhus 20./1. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Bizerte 22./1. til London. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rotterdam 25./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Genua 20./1. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Aarhus 25./1. — Newa, Dahl, ank. Castellamare 21./1.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, ank. Kjøbenhavn 25./1. — Stella, Winther, pass. Dunnet Head. — Nexos, Basse, ank. Marscette 24./1. — Nora, Lauritsen, ank. Swansea 24./1. — Ellen, Thoft, afg. Valencia 24./1. til Bristol. — Rigmor, Thomsen, pass. l'Onessant 24./1. for Hamburg. — Inger, Skov, pass. Helsingør 24./1. for London. — Nancy, Pedersen, afg. Newport 24./1. til Alicante. — Ulla, Hansen, pass. Helsingør 24./1. for Bristol. — Gerda, Iver-sen, ank. Gibraltar 27./1. — Nema, Degn, pass. Furnes 27./1. for Korsør. — Nautik, Rasmussen, ank. London 26./1. — Thyra, Jessen, afg. Sevilla 26./1. til Faro. — Laura, Thøgersen, afg. Gandia 25./1. til Bremen. — Bodil, Jensen, ank. Birkenhead 25./1. — Dagmar, Sørensen, ank. Kerteminde 25./1. — Fylla, Winslow, pass. Gibraltar 25./1. for Aarhus. — Johanne, Mikkelsen, afg. Reval 18./1. til Riga. — Karla, Nielsen, ank. Valencia 23./1. — Olga, Christensen, afg. Hamburg 22./1. til Preston. — Hebe, Gre-gersen, pass. Sagres 23./1. for St. Raphael. — Nordsoen, Lund, afg. Newport 22./1. til Almeria. — Polly, Mathiasen, ank. Ghent 22./1. — Marie, Nielsen, afg. Valencia 17./1. til Bristol.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Blyth 21./1. — Auna Mærsk ank. Riga 3./1. — Chassie Mærsk ank. Win-dau 14./1. — Eleonora Mærsk pass. Kjøbenhavn 24./1. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 24./1. — Laura Mærsk ank. San Sebastian (Pasages) 24./1. — Loxa Mærsk afg. Alicante 23./1. — Peter Mærsk ank. Riga 17./1. — Sally Mærsk afg. Huelva 23./1.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Cardiff 16./1. til St. Vincent. — Nelly, Clausen, afg. Swansea 24./1. til Nizza. — Fanny, Eriksen, ank. Swansea 24./1. — Alexy, Sørensen, ank. Aalborg 27./1. — Dagny, Clausen, ank. Hamburg 27./1. — Mary, Dahn, pass. Swinemünde 27./1. for Esbjerg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Methil 20./1. — Sara, Jensen, ank. Valencia 15./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 27./1. — Valborg, Hansen, ank. Hamburg 21./1. — Sjølland, Svarrer, ank. Blyth 27./1. — Estrid, Hansen, ank. Aalborg 27./1. — Agnete, Dam, ank. Bajonne 23./1. — Gunhild, Hansen, ank. Kallundborg 26./1. — Hermia, Farup, ank. Kjøbenhavn 15./1. — Alice, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 17./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cardiff 27./1. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Trondhjem 20./1. — Svend, Schmidt, ank. Kolding 25./1. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 27./1.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brugge 17./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Jacksonville 17./1.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Swansea 19./1. — Alf, Clausen, afg. Graugemouth 27./1.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dr. Olga, Petersen, afg. Pro-grosso 11./1.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Rouen 23./1. — Mar-tha, Christensen, ank. Kirekaldy 24./1. — Elna, Rathje, afg. St. Nazaire 26./1. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 17./1. — Harriet, Larsen, afg. Tyne Dock 17./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Rouen 23./1. — Simone, Møller, ank. Toulon 27./1. — Jeanne, Olsen, ank. Sunderland 24./1. — Vera, Riso, afg. Burn-tisland 16./1. — Daisy, Jørgensen, ank. Nizza 26./1. — Aunne, Leih, ank. Oran 22./1. — Kamna, Løffler, afg. Methil 27./1. — Betty, Lagesen, ank. Huelva 24./1.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Windau 24./1. — Hol-land, Poulsen, ank. Frederikshavn 26./1. — England, Bennetsen, ank. Kolding 26./1.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Vindau 27./1. — Tho-rvaldson, Olseu, afg. Riga 17./1. — Nordpol, Nielsen, afg. Li-bau 21./1.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Dakar 19./1. — Fyen, Ma-thiesen, ank. Leith 23./1.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4./1. — Lon-don, Larsen, ank. Newport 27./1. — Paris, Andersen, afg. Me-thil 26./1. til Kiel. — Bryssel, Ovesen, afg. Oran 23./1. til Ant-werpen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Demerara 26./1. — Wien,

Bock-Hansen, afg. Secondi 22./1. til Cap Lopez. — Roma, v. Thuu, ank. Rouen 23./1.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Kiel 26./1. til Methil. — Gulfaxe, Hemmingsen, ank. Helsingør 27./1. — Skinfaxe, Faber, afg. Burntisland 27./1. til Korsør. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Gjedser 27./1. til Burntisland.

Æro. Energi, Jensen, ank. Kalundborg 25./1. — Enigheden, Jensen, ank. Methil 22./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Cornwall, Petersen, ank. Dysart 21./1. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Civita Vecchio 21./1. — Neptunus, Nielsen, ank. Ystad 21./1. — Adolf, Jensen, ank. Aarhus 22./1. — Primula, Jørgensen, ank. Triquire 22./1. — Mine, Jørgensen, ank. Aalborg 22./1. — Delos, Andersen, ank. Leith 22./1. — Britannia, Rasmussen, ank. Haderslev 23./1. — Nanna, Madsen, ank. Fowey 22./1. — Norden, Olsen, ank. Bøss 24./1. — Minerva, Fuglsang, ank. Frederikshald 24./1. — Pallesen, Jensen, ank. Rørvig 24./1. — Gæa, Petersen, ank. Frederiksstad 24./1. — Mercur, Lund, ank. Dunkerque 26./1. — Laurits, Dam, ank. Horten 24./1. — Ane, Jørgensen, ank. Tønsberg 24./1. — Activ, Mouritzen, ank. Sunderland 26./1.

Æro. Nathalia pass. Dungeness 17./1. ostg. — Mercur pass. Prawle Point 17./1. ostg. — N. Hansen, Albertsen, ank. Aarhus 20./1. — Vigilant, Jacobsen, ank. Fowey 21./1. — Lauritz, Folmer, ank. Jarlso 21./1. — Jørgen Olson pass. Prawle Point 19./1. vestg. — Æro, Christensen, ank. Gibraltar 21./1. — Viking, Clausen, ank. Aalborg 21./1. — Albertha, Kromann, afg. Lorient 23. 1. til Fowey. — Orelia, Clausen, ank. Kjøge 22./1. — Henry, Jensen, ank. Mazagan 22./1. — H. C. Grube, Svane, ank. Yonghal 22./1. — Karen, Boye, ank. Stockton 23./1. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Varberg 23./1. — Laura, Jensen, ank. Kjøbenhavn 24./1. fra Evisa. — Kathinka, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Hosanna, Raahauge, ank. Tønsberg 26./1. — Salvador, Sand, ank. Æroskjøbing 26./1. — Nauta, Stærke, ank. Kjøbenhavn 24./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. Januar 1914. — Ved Aarsskiftet (Sluttet). — Sø- og Handelsretsdomme. — Drogdeus Uddybning. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlegekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Dampskibsselskabet „Danmark“.

Mod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1913 udbetales 10 pCt.-Udbytte for 1913 (= 200 Kr. pr. Aktie) paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, mellem 11-1.

Kjøbenhavn, den 28. Januar 1914.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for Aaret 1913 udbetales fra idag med 100 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra 11-1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.

Kjøbenhavn, den 28. Januar 1913.

P. B. V.
Peter Brown.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Januar 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	114 ³ / ₄ — ¹ / ₄	114 ³ / ₄	115
Danmark	85 ¹ / ₂ — 86 ¹ / ₂	86	86 ¹ / ₂ *
Norden	94 — 93 ¹ / ₄	93	93 ¹ / ₂ *
Gorm	—	—	—
Carl	102 ¹ / ₂ — ³ / ₄	102 ¹ / ₂	103
Dannebrog	125 ¹ / ₄	125	125 ¹ / ₂
Skjold	83 ¹ / ₄ — ³ / ₄	84	84 ¹ / ₄
Urania	—	19 ³ / ₄	20 ³ / ₄
Neptun	—	113	114
Dampsk. af 1896	—	114	115 ¹ / ₂
Højmdal	117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₂
Østasiatiske	136 — ¹ / ₄	136	136 ¹ / ₂
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	108	109
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	75 ³ / ₄ — ¹ / ₄	75 ¹ / ₂	75 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kredtforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	82 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₂	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.	—	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — 2. Serie.	—	93 ¹ / ₄	95 ¹ / ₄
4% — — 1. —	—	94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	88 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄
4% — — —	—	91	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	91 ¹ / ₄	91	91 ¹ / ₂

* ÷ 10 %.

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	145 ¹ / ₄	145	146
Privatbank	108 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	108 ¹ / ₂	109
Landmandsbank	143 ¹ / ₂ — ³ / ₄	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Handelsbank	—	146 ¹ / ₂	148
Grundejerbank	—	10 ¹ / ₄	11 ¹ / ₂
Burm. & Wain	90 ³ / ₄ — ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Helsingers Jærnak	—	114	116
Sukkerfabr.	234 ¹ / ₄ — 233 ¹ / ₄	233 ¹ / ₄	234
Bryggeri Aktier	241 ¹ / ₄ — 241	241 ¹ / ₄	241 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 28. Januar 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.22	18.17
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Bers d. 27. Januar 1914.

Russiske Noter	215.75
4% Russiske Consols	88.00
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	83.00
5% Rumænske Stats	100.75
4% — — 1890	94.20

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

„Forenede Dampsk.“ 172,000, „Danmark“ 72,000, „Norden“ 56,000, „Carl“ 24,000, „Dannebrog“ 72,000, „Skjold“ 52,000, „Urania“ 96,000, „Dampskib. af 1896“ 72,000, „Højmdal“ 108,000, „Gorm“ 48,000, „Neptun“ 40,000, „Dansk-russisk“ 140,000, „Østasiatisk“ 332,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, VedStranden

Havnefogedpladsen

i Randers ønskes den 1. April d. A. besat med en sprogkyndig Styrmand eller Skibsfører paa ca. 40 Aar. Bøygndelsesløn 1600 Kr. stigende hvert 3die Aar med 150 Kr. indtil 2350 Kr.; af Lønnen tilbageholdes 300 Kr. aarlig som Huslejegodtgørelse og 5 pCt. som Bidrag til Pension.

Skriftlige Anbefalinger, mrkt. „Havnefogedplads“, indgives inden 1. Marts 1914 til

Randers Byraads Havneudvalg.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra **Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.**

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1893; 117' 5" x 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 Ak med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dv. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob, Survey 6/1913. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. **Amaliegade 30.** Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvin's System
eget Fabrikat.

Spritskompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azmutinstrumenter
Pejlestøtter

Kikkertø
dobbelt og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire

(enkelt og dobbeltslaet)
Barometre
Hydrometre
Cilnometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere
Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater tll Telf. 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandeurer 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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1^a.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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.

Telegram-Adresse: Copenasura

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab 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: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10766.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Remingtons

Hovmester,

som vil have en god ekstra Fortjeneste, kan let opnaa saadan ved blandt Besætningen at virke for herværende større Firma i en nyttig Brugsartikel. Udmærkede Betingelser. Bill., mrk. „Fritidsfortjeneste Nr. 1000“, modtager dette Blads Kontor.

Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag



Forlang altid

Otto Mönsted A/S

OMA

Plante Margarine

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsens Søn Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibearbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

**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.
Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

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,

Tlf. Bilkkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar på alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldavik, 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 Eftf.
Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmæglere.
Agenter for—
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havariagenter. —
Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havartilhælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 66 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,
EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagenter.
Telegr.-Adresse: „Broker“.
RANDERS. Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

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

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

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

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.
NR. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREKVIPIERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvædede Klædninger.

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.

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 Progress“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Hørsens



OLSKIND
Bedste Olietøj
Patent
Læder-Knaphuller.
Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
5 Ophalingsbeddinger.
Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Løsepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved **Charles Hvilsom,**
21, Havnegade 21.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
Forlang Katalog. — Send Opgave.

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.

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, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mous Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

SKONNERT,

stor, c. 90 Reg. Tons, Længde c. 77 Fod, i fortrinlig Stand, er tilsalg for 16,000 Kr.; Master, Rundholter og staaende Rigg medfølger; Sejltegning foreligger. Skibet er smukt formet og vil ogsaa kunne egne sig som Lystfartøj. Det har hidtil kun været benyttet i korte Tidsrum som Forsøgsfartøj for mekanisk Fremdrivning; Skroget med det nævnte Tilbehør staaer i over 25,000 Kr.; det er bygget i Aaret 1907 paa Koføeds Værft og til Veritas' højeste Klasse. Nærmere ved Henvendelse til
Overretssagf. O. Steen-Møller,
St. Kannikestræde 13.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

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. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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. Petitlinie à 45mm Bredde	80 Øre
Anden Side	25 —
De svrige 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. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

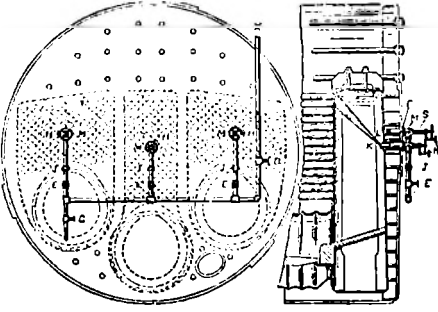
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Februar 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Henset Rør. Pløder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at røbe Røggaskammeret, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telefon-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

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 • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningsduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

Cornelius Knudsen's
Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltybdemaaler.
Eneforhandler for
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter



15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

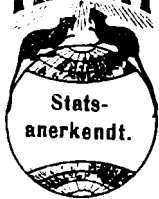
NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

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“.

RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
1297
2197

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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14



Berg & Larsen
Nyhavn 53, Kjøbenhavn,
og
Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med sit til Føget bekvæmme Reel og billig Betjening garanteres.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

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 Watsons Bog „Know your own ships“.

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

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

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer. Staal, bygget 1893; 117' 5" x 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 A K med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dw. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob, Survey 6/1913. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

„Den almindelige Danske Skibsførerforening af 1874“

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Mandagen den 16. Februar Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Em. i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ Plads Nr. 13 (Salen over Gaarden), med følgende Dagsorden:

- 1) Aarsberetning aflægges.
- 2) Det reviderede Regnskab fremlægges.
- 3) De reviderede Loves Godkendelse.
- 4) Forslag om Lukning af Tilgang af nye Medlemmer til Foreningens Enkekasse. (Indsendt af et Medlem.)
- 5) Valg af 3 færende og 3 ikke færende Bestyrelsesmedlemmer, der afgaa efter Tur, samt Valg af et ikke færende Medlem i Stedet for Hr. Kaptajn H. V. Bang, der har nedlagt sit Bestyrelsesmandat.
- 5) Valg af 2 Revisorer.

Bestyrelsen.

Skibsfører.

En energisk Sømand, som kan indskyde Kr. 2000.00 i et Bugsererselskab i en Fjordby, kan faa en udmærket Stilling. Billet, mrkt. „1100“, indlægges paa dette Blads Kontor.

Havnefogedpladsen

i Randers ønskes den 1. April d. A. besat med en sprogkyndig Styrmand eller Skibsfører paa ca. 40 Aar. Begyndelsesløn 1600 Kr. stigende hvert 3die Aar med 150 Kr. indtil 2350 Kr.; af Lønnen tilbageholdes 300 Kr. aarlig som Huslejegodtgørelse og 5 pCt. som Bidrag til Pension.

Skriftlige anbefalinger, mrkt. „Havnefogedplads“, indgives inden 1. Marts 1914 til

Randers Byraads Havneudvalg.

Skibs- og Maskininspektør.

En 36-aarig cand. polyt. og Maskinmester, godt kendt med Skibs- og Maskinreparationer, Værfter og Værftspriser mm., ønsker Stilling som Inspektør, eventuelt som Inspektør-assistent. Billet, mrkt. „Inspektør“, bedes indlagt paa Bls. Kt.

Den internationale Konference i London om Sikkerhed til Søs.

Den foreløbige officielle Beretning.

Den internationale Konference i London sluttede sine Moder den 20. Januar, og Konferencens Beslutninger undertegnede ved denne Lejlighed af de repræsenterede Magters Delegerede, nemlig for England med Canada, Australien og New Zealand, Tyskland, Frankrig, De Forenede Stater af Amerika, Østerrig-Ungarn, Italien, Spanien, Sverig, Norge, Holland, Belgien og Danmark.

Konferencen har bestemt, at Overenskomstens Tekst, der indeholder 74 Artikler, ikke skal bekendtgøres førend den 15. Februar, for at give de forskellige kontraherende Staters Delegerede Lejlighed til først at afgive Beretning til deres Regeringer.

Ved Afslutningen gav imidlertid Konferencens Præsident, Lord *Mercy*, følgende Omrids af Overenskomsten i en Tale bestemt til allerede nu at komme til Offentlighedens Kundskab:

«Idet jeg forelægger Udkastet til den her udarbejdede Overenskomst til Vedtagelse af de respektive Regeringers Delegerede, vil det være paa sin Plads for mig at sige nogle faa Ord med Hensyn til Sammenkaldelsen af denne Konference og dens Arbejde.

Der har allerede i de senere Aar været en jævn Bevægelse i Retning af at gøre Sikkerhedsbestemmelserne for Skibe internationale, og det skal nævnes, at for de Begivenheder indtraadte, som har ført til Sammenkaldelsen af denne Konference, har et Antal af de vigtigste søfarende Magter truffet Forberedelser til gensidig Anerkendelse af Gyldigheden af deres Passagerdampers Certifikater.

Da indtraf det frygtelige Tab af »Titanic« i April 1912. Denne Begivenhed henledte alle Nationers Opmærksomhed paa Nødvendigheden af at undersøge Muligheden af at finde bedre Midler til at sikre Menneskeliv paa Søen, end man hidtil havde haft, især med Hensyn til søgaaende Passagerdampere.

De Opgaver, der var stillet Konferencen, har gaaet ud paa at tilvejebringe en Overenskomst mellem de deltagende Stater, angaaende de Forholdsregler, som bør træffes med Hensyn til Passagerdampers Sikkerhed og andre Bestemmelser, som kan betrygge Passager-Trafikens Sikkerhed til Søs.

Naar der er opnaaet Enighed om saadanne Forholdsregler og vedtaget en Overenskomst, vil enhver af de Stater, som har undertegnet denne, have Ansvaret for at gøre dens Bestemmelser effektive ved Lovgivning og ved at udstede de nødvendige Certifikater til sine Skibe, i Overensstemmelse med de trufne Bestemmelser. Konferencen fastsætter ogsaa de Betingelser, under hvilke disse Certifikater skal gælde indbyrdes mellem de Stater, som har undertegnet Overenskomsten.

De Regeringer, som den engelske Regering indbød, besvarede Indbydelsen hurtigt og imødekommende, saaledes at man kunde aabne Konferencen den 12. November f. A.

Da det paa et tidligt Tidspunkt var klart, at de Spørgsmaal, som skulde overvejes, baade vilde blive mange og vanskelige, havde den britiske Regering efter Samraad med nogle af de større Nationer, udarbejdet et Spørgeskema. I dette Dokument havde man foreslaaet, at Konferencen skulde nedsætte Underudvalg, som skulde behandle særlige Spørgsmaal og afgive Beretning om disse. Dette skete ogsaa, da Konferencen var traadt sammen, saaledes at der blev nedsat fem Underudvalg. Disse blev sammensat af Mænd med særlige Kundskaber og Erfaringer paa de forskellige Omraader, som de skulde beskæftige sig med, og jeg drister mig til at sige, at det vilde have været umuligt at finde nogen, der havde været bedre egnet for disse Opgaver.

Formændene i disse Underudvalg blev Sir *Norman Hill* (Sikring af Navigeringen), Admiral *Capps* (Skibskonstruktion), Mr. *Mogridge* (Traadløs Tele-

grafi), Professor. Sir *John Biles* (Redningsapparater) og Hs. Excellence Dr. von *Körner* (Certifikater).

Jeg behøver ikke at fremhæve disse Herrers Kvalifikationer, da de for Dem er vel kendte, og det udmærkede Arbejde, de har udført, er det bedste Vidnesbyrd om deres Dygtighed.

Jeg har fundet det hensigtsmæssigt at anmode nogle af de Herrer Formænd om at udarbejde nogle korte Notiser angaaende de vigtigste Forslag, som Underudvalgene stiller, til Brug for mig i Dag, og med Forsamlingens Tilladelse vil jeg fremsætte disse.

Det foreslaas saaledes, at etablere en international Sikkerhedstjeneste i det nordlige Atlanterhav, som faar den Opgave at foretage Ispatroltjeneste og Isobservationer og at tilintetgøre drivende Vrag. De Nationer, som er særlig interesseret heri, skal bære Omkostningerne herved, og Tjenesten skal administreres af De Forenede Staters Regering.

Denne Tjeneste skal overtage og fortsætte det Arbejde, som er blevet udført i Issæsonen 1912 og 1913 af to Skibe, som De Forenede Stater har udsendt, og den skal gaa ud paa at opspore Isen, bestemme dens Grænser imod Syd, Øst og Vest og at holde Føling med den, naar den driver imod Syd, saaledes at Skibe paa denne Rute kan blive holdt fuldt ud a jour med dens Stilling ved Hjælp af den traadløse Telegraf. Tjenesten vil ogsaa fortsætte det Observationsarbejde, som er blevet paabegyndt sidste Aar af den britiske Regering, med den Hensigt at studere Strømmenes Styrke og Retninger for derved forud for Issæsonens Begyndelse at komme til Klarhed over Isens Drift og de Naturforhold, som forarsager dens Bevægelser, førend den endnu er bleven en Fare for Skibsfarten.

Tjenesten vil endvidere faa den Opgave at holde Øje med farlige Vrag paa Nord-Atlanterhavets vestlige Side, imod Øst til en Linie trukket fra Kap Sable til et Punkt i 34° N. Br. og 70° V. Lgd. Den Del af Oceanet, som ligger Vest for denne Linie, vil De Forenede Stater fremdeles overvaage.

For at gøre denne internationale Tjeneste mere effektiv, bliver det paalagt alle Skibsførere at melde, paa den bedste Maade, som staar til deres Raadighed, hvad de maatte se paa deres Rejse af farlig Is og farlige Vrag; og for at gøre disse Meddelelser saa tydelige og nyttige som muligt, er der blevet udarbejdet en Kode, der kan lette Meldingerne fra Skib til Skib og til Landstationerne, og for at lade dem gaa videre til Skibene paa Søen.

De Regler for godt Sømandskab, som blev fremsat i Rettens Dom i »Titanic«-Sagen er nu blevet internationalt vedtaget, nemlig, at naar der bliver meldt Is i Nærheden af eller paa Ruten, skal et Skib om Natten gaa med modereret Fart, eller ændre sin Kurs, saaledes at det gaar godt fri af det farlige Omraade. Den Maade, hvorpaa Damperruterne over Nord-Atlanterhavet bliver fastsat ved international Overenskomst mellem de Dampskibslinier, som fører Passagerer, forbliver uforandret, og de forskellige Regeringer vil indskærpe alle Redere Ønskeligheden af saa vidt som muligt at følge disse Ruter.

Der vil blive sørgt for en effektiv Belysning af alle Baadedæk, og det vil blive paalagt at føre Morse-Signallamper, ligesom en international Kode for paatrængende og vigtige Signaler er blevet antaget.

Det har derimod ikke været muligt at revidere de internationale Kollisionsregler, da mange af de Stater, som har Del i disse Regler, ikke er repræsenteret paa Konferencen, men Overenskomsten forpligter de kontraherende Stater til at foranledige en Revision af Reglerne paa fem Punkter, og det anbefales noje at overveje Reglerne paa andre vigtige Punkter.

Det har heller ikke været muligt at optage i Overenskomsten, i Form af bestemte Artikler, et Antal Punkter, som angaar sikker Navigering, og som har været overvejet

af Underudvalget, men dette har affattet Resolutioner over disse Punkter, der indeholder dets Anskuelse.

Med Hensyn til at opnaa større Sikkerhed for Menneskeliv paa Soen maa det siges, at selve Skibstypen og Skibets Bygning er af den største Vigtighed. De Spørgsmaal, som her opstaar, bare ved en almindelig Betragtning, med Hensyn til Bygningens Sikkerhed, er udviklede og af teknisk Natur, og selv om man er naaet til Løsninger, som lader sig udføre, bliver det vanskeligt at give disse Udtryk i et Sprog, der egner sig til Oplagelse i en Konvention. Ikke desto mindre er det lykkedes det Underudvalg, som har beskæftiget sig med dette Omraade, at træffe afgørende Bestemmelser og at formulere disse saaledes, at de kan optages i Overenskomsten.

Med Hensyn hertil har man delt Skibene i to Klasser: 1) »Ny Skibe« og 2) »Eksisterende Skibe«.

Betegnelsen »Ny Skibe«, gælder alle Skibe, hvis Køl bliver lagt efter den Dato paa hvilken denne Overenskomst træder i Kraft, og Betegnelsen »Eksisterende Skibe«, gælder alle andre Skibe.

Disse Bestemmelser er dog Genstand for visse Begrænsninger i Forhold til Skibets Størrelse og Udstrækningen af dets Rejser, med Hensyn til de særlige Fordringer, som bliver paalagt ved denne Overenskomst. Dette Afsnits Bestemmelser er anvendelige i deres Helhed paa alle »Ny Skibe«; for »Eksisterende Skibe«, bestemmer Overenskomsten, at »eksisterende Indretninger . . . skal tages i Betragtning med Hensyn til deres Værd af Autoriteterne i Skibets Hjemland med Forbedringer for Øje, som kan forøge Sikkerheden, hvor saadanne lader sig udføre og er fornuftige«.

Det vanskeligste og tillige det vigtigste Spørgsmaal, der har været at overveje angaaende Skibenes Bygning, er deres Deling i et passende Antal vandtætte Rum, saaledes at Skibet, selv om et eller flere af disse Rum blev beskadiget, saavidt som det er muligt, dog maatte have tilstrækkelig Bæreevne til at holde sig flydende. I Praksis afhænger denne Deling selvfølgelig af Skibets Størrelse og den Fart, som det skal anvendes i, og her bestemmer Overenskomsten, at Sikkerhedsgraden skal forøges efter en stigende Skala i Forhold til Skibets Længde, og at »Skibe skal have en saa virksom Deling som muligt, under Hensyn til den Fart, som de er bestemt til«.

Der siges ogsaa udtrykkelig, at de Forlangender, som Overenskomsten har stillet i denne Henseende, er Minimums-Forlangender. I Forbindelse hermed er der ogsaa truffet Bestemmelser om en passende Antegnelse paa det Skibs Sikkerheds-Certifikat, hvis Antal Inddelinger overstiger Maksimum af, hvad Overenskomsten har forlangt for Skibe, som i Særdeleshed er beskæftiget med Transport af Passagerer, og de Betingelser under hvilke en saadan officiel Antegnelse kan gives, er udtrykkelig fastsat i Reglementet.

Blandt andre vigtige Ting, som falder ind under »Skibbygning«, og som er blevet optaget i denne Afdelings Bestemmelser kan nævnes følgende:

1) Skodder, som skal hindre Ild i at brede sig. 2) Passende Midler til at gøre det muligt at forlade alle vandtætte Rum. 3) Almindelige Forlangender med Hensyn til Styrken af Skodder og Dæk. 4) Reduktion til det mindst mulige Antal Aabninger i vandtætte Skodder, tilligemed Indskrænkninger i Anbringelsen, Beskaffenheden af og Midlerne til at lukke saadanne Aabninger. 5) Indskrænkninger med Hensyn til Beskaffenheden, Antal og Anbringelse af Aabninger i Skibets Yderklædning, og Apparater til Lukning af saadanne Aabninger. 6) Særlige Bestemmelser med Hensyn til Anbringelse og Udstrækning af dobbelt Bund. 7) Periodiske Prover og Eftersyn af vandtætte Døre, Lemme, Ventil og andre Apparater, hvorved man lukker Aabninger i Skodder og Skibsskroget under Skod-Dækket, samt befale Indførelse i den officielle Skibsdagbog med Hensyn til saadanne Øvelser og Inspektioner. 8) Foranstaltninger for at kunne slaa »Bak« med tilstrækkelig Kraft. 9) Bestemmelser om Syn og Inspek-

tion af baade »Ny«- og »Eksisterende Skibe«, med Hensyn til alt, hvad der angaar Skrog, Kedler, Hoved- og Hjælpe-maskiner, samt Udrustning.

I sin Beretning har Underudvalget for »Skibbygning« fremhævet Nødvendigheden af at gøre yderligere Studier med Hensyn til visse vigtige Spørgsmaal, hvis Behandling ikke kunde foretages eller afsluttes denne Gang, og Ønskeligheden af frit at kunne udveksle alle Erfaringer med Hensyn til »Bygningens Sikkerhed«.

Overenskomsten har her truffet betryggende Bestemmelser med Hensyn til de anbefalede fremtidige Udvekslinger af Erfaringer og Indhentning af Oplysninger.

Idet jeg slutter denne Oversigt over Bestemmelserne angaaende Skibes Bygning, er det af Vigtighed at fremhæve, at selv efter den omhyggeligste Opmærksomhed paa alle mulige Enkeltheder, som kan forøge et Skibs Sikkerhed, bliver der alligevel Muligheden af en alvorlig eller ganske ødelæggende Katastrofe tilbage. Det er derfor bydende nødvendigt, at de Mænd, som skal føre Skibene, aldrig slapper deres Aarvaagenhed i den Tro, at deres Skib ikke kan synke. De bør tværtimod forøge den Sikkerhed, som selve Skibet byder, med den uhyre forøgede Sikkerhed, som er en Følge af en klog og dygtig Navigering.

Overenskomsten fastsætter endvidere, at alle de kontraherende Staters Handelsskibe, naar de er beskæftiget paa internationale Rejser, (derunder ogsaa koloniale), hvadenten det er Damp- eller Sejlskibe, og hvadenten de fører Passagerer eller ikke, skal være forsynet med Apparater for traadløs Telegrafi, hvis de har 50 Personer eller flere om Bord (undtagen hvor Antallet er undtagelsesvis og midlertidigt forøget til 50 eller flere paa Grund af Forhold, som Føreren ikke raader over).

De kontraherende Stater har imidlertid Ret til at gøre passende Undtagelser fra Bestemmelsen om at være forsynet med traadløs Telegraf i visse Tilfælde, af hvilke det vigtigste angaar Skibe, som paa deres Rejse ikke fjerner sig mere end 150 Sømil fra det nærmeste Land.

Klassifikationen af de Skibe, som i Følge Overenskomsten skal være forsynet med traadløs Telegraf retter sig efter de Regler, som er fastsat ved Radio-Telegraf-Conventionen. Den nøjagtige Klassifikation er for indviklet til at omtales her, men for at nævne Sagen i Korthed, kan det siges, at Passagerdampere kommer i første Klasse, andre Dampskibe, som kan føre 25 Passagerer eller flere i anden Klasse, og alle andre Skibe, som skal have traadløs Telegraf, i tredje Klasse.

Det behøver maaske ikke at siges, at Rederen af et Skib, som egentlig hører til anden eller tredje Klasse, kan forlange at faa dette overført til en højere Klasse; hvis det i alle Maader opfylder Betingelserne derfor.

Paa alle Skibe, paa hvilke der fordres traadløs Telegraf, kan der forlanges fast Vagt, hvis det Lands Regering, til hvilket Skibet hører, finder, at det vil være nødvendigt for at redde Menneskeliv paa Soen, og i Mellemtiden (under den Overgangsperiode som behøves for at faa traadløs Telegraf indstalleret og den nødvendige Betjening opøvet) skal følgende Skibe have en fast Vagt, selvfølgelig foruden alle de Skibe, som er i første Klasse:

1) Skibe med mere end 13 Knobs Fart, som fører 200 Passagerer eller flere, og som udfører Rejser paa over 500 Sømil (miles) mellem to efter hinanden følgende Hayne. 2) Skibe i anden Klasse i den Tid, da de er mere end 500 Sømil fra Land. 3) Andre Skibe, som skal have traadløs Telegraf, som bliver anvendt i transatlantisk Fart, eller hvis Rejser fører dem mere end 1.000 Sømil fra Land.

Skibe som er i anden Klasse, men som ikke skal have stadig Vagt, er det dog paalagt at holde Vagt i det mindste syv Timer om Dagen foruden den Vagt af 10 Minutter hveranden Time, som det forlanges i Radio-Telegraf-Conventionen.

Skibe, som er beskæftiget med Fiskeri eller Hvalfangst, behøver ikke at holde fast Vagt.

Den faste Vagt skal besørges af Telegrafister med Certifikat, eller af Vagter, som er i Stand til at modtage

og forstaa Nødsignaler, og der er truffet Bestemmelser for den Mulighed, at man maaske i Fremtiden maatte opfinde automatiske Apparater, som kan overtage Vagt-tjenesten.

Den traadløse Installation maa have en Rækkevidde af mindst 100 Sømil, og dens Kraftmaskine, som skal anbringes paa den sikrest mulige Maade, maa være beskyttet, medmindre Hoved-Installationen er anbragt paa det højeste og sikreste Sted i Skibet, hvor det er muligt.

Overenskomsten bestemmer, at Føreren af et Skib i Nød, skal have Ret til at kalde det Skib til Hjælp, mellem dem der har besvaret hans Nødraab, som han mener bedst vil være i Stand til at yde Hjælpen, hvorefter de andre Skibe, som ogsaa har hørt Nødraabet, kan fortsætte deres Rejse.

Der er fastsat en Overgangstid til Anskaffelse af traadløse Apparater og til Uddannelse af Telegrafister og Vagt-mænd.

Overenskomsten bestemmer, at der skal være Redningsbaade eller Erstatninger for disse til alle om Bord værende Personer. Redningsbaadene deles i to Klasser: (1) Den almindelige aabne Baad, eller Baade med faste Sider, og (2) Baade hvis Overdel kan foldes sammen. Den anden Klasse anses som nødvendig paa Grund af Bortstuvningen. Ethvert Skib skal være forsynet med et Minimums-Antal af Davider eller ekvivalerende Apparater, som varierer i Forhold til Skibets Længde. Under enhver af disse Davider, skal der anbringes en Redningsbaad af første Klasse og derefter yderligere et Antal Redningsbaade, indtil der er skaffet Forsyning enten for et Minimum af Rum, ved at saa stort et Antal Baade, som det er muligt, bliver anbragt under hvert Sæt Davider, eller saadan at det giver Plads for 75 pCt. af de om Bord værende Personer, idet den Maade der giver bedst Plads vælges. Behoves der endnu mere Plads kan den tilvejebringes enten ved Redningsbaade eller ved Ponton-Flaader af en anerkendt Type.

Overenskomsten fastsætter detaljerede Bestemmelser med Hensyn til Bygning og Maal af forskellige Typer af Baade og Ponton-Flaader. Styrke af Davider, Antal og Konstruktioner af Redningskranse og Redningsveste. Det paabydes, naar det er muligt og nødvendigt, at Baadene og Flaaderne kan sættes i Vandet paa hvilkensomhelst Side af Skibet, saa at saa faa som muligt maa sættes ud til Lavart.

Der forlanges et Overskud af Redningsveste, som særlig passer for Børn. Medens der er fastsat bestemte Regler for de Redningsapparater som er omtalt, er det dog bestemt, at der kan antages andre Typer af lignende Brugbarhed, naar de bliver godkendt af de enkelte Regeringer, som da vil give de andre Regeringer Meddelelse herom.

Overenskomsten fastsætter endvidere, at et Mindsteantal af Besætningen skal være duelig til at behandle Baadene og Flaaderne. For en Baad eller Flaade af almindelig Størrelse, og som kan føre 60 Personer, er det mindste Antal fastsat til tre Mand, med et voksende Antal for større Baade, i Overensstemmelse med et fastsat Reglement. Disse Folk vil erholde et Dueligheds-Certifikat, som udstedes af deres Regering.

Overenskomsten bestemmer ogsaa, at alle de Skibe, som den angaar, skal have en duelig og tilstrækkelig Besætning, set fra det Standpunkt, som Sikkerheden for Menneskeliv paa Søen kræver.

Det forbydes at føre farligt Gods, og enhver af de kontraherende Regeringer vil fra Tid til anden, udsende Bekendtgørelser om, hvad der skal henregnes til farligt Gods, enten hver for sig eller sammen med andre Ting, og de vil, naar det behøves, fastsætte Regler for saadanne Varers Stuvning og Pakning. Der kræves ogsaa et organiseret Patrojljerings-System for i Tide at opdage Ild, og Reglerne kræver passende Ildslukningsapparater og en Organisation af Besætningen for Ildebrandstilfælde og for Øvelser med Baad og Sprøjter.

Ethvert Skib skal have et passende System for Be-

lysning, saaledes at Passagererne under en indtræffende Ulykke let kan finde Vej fra Skibets Indre til dets Ydre. I ny Skibe skal der anbringes en Lyskilde saa højt som muligt, og Baadedækket skal være godt oplyst.

Jeg har ikke villet ulejlige Dr. von Körner med at udarbejde Oplegninger angaaende det Underudvalgs Arbejde, som han er Formand for, nemlig angaaende Certifikater. De Ting som dette Underudvalg anbefaler er ganske ligefremme. De gaar ud paa, at de kontraherende Staters Skibe, som opfylder Overenskomstens Bestemmelser, skal forsynes med Certifikater, der godgør dette, og som skal tages for gode af alle Staterne som værende af samme Gyldighed som de Certifikater, som de udsteder til deres egne Skibe, og som udgørende *prima facie* Bevis for Overensstemmelse med Overenskomsten. Der er knyttet en Tillægsformular til Meddelelsen om Overensstemmelse med Konventionens Bestemmelser, som gør det muligt for Redere, der i en eller anden Retning overtræffer disse Bestemmelser, at faa denne Kendsgerning dokumenteret.

Maa jeg til Slutning sige et Par Ord om det Underudvalg, i hvilket jeg selv har været Formand. Dette har beskæftiget sig med, hvad man kalder »almindelige Bestemmelser«, som bl. a. afgør hvilke Skibe Overenskomsten skal omfatte, idet det dog har været forudsat, at naar andet ikke er bestemt, skal kun søgaende Dampere, som fører flere end 12 Pasagerer, komme ind under dens Bestemmelser. Der er imidlertid adskillige Undtagelser fra den nævnte Begrænsning, hvoraf de fleste falder ind under traadløs Telegrafi. Der er ogsaa truffet Bestemmelser angaaende en Udveksling mellem Regeringerne af Love og Bestemmelser som angaar Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, og for de enkelte Regeringers Paalægning af Boder i Tilfælde af Forsømmelighed med at rette sig efter Overenskomstens Bestemmelser. Af andre Spørgsmaal, som man har beskæftiget sig med, kan nævnes: Adgangen for andre Stater, som senere maatte ønske det, til at tiltræde Overenskomsten. Tilslutning af kontraherende Staters Kolonier, den Dato (31. December 1914) paa eller før hvilken, Overenskomsten skal ratificeres af de forskellige Stater, og den Dato (1. Juli 1915) paa hvilken Overenskomsten skal træde i Kraft.

Denne Oversigt over de forskellige Betænkninger for Udvalgene er naturligvis ufuldstændig. Selve Betænkningerne er blevet indsendt til Redaktions-Udvalget for hvilket Hr. *Guernier* har været Formand. Det har været Hr. *Guerniers* Opgave at forme dem til det Udkast til en Overenskomst, som nu foreligger. Hr. *Guernier* har her, assisteret af sin Kollega, Hr. *Boris*, udført et saa dygtigt og betydeligt Arbejde, at Konferencen maa være dem meget taknemmelig derfor.

Vort Arbejde vil uden Tvivl blive kritiseret, men hvis Kritiken kommer fra interesserede Parter kan vi ignorere den, og hvis den kommer fra uinteresserede Parter maa vort Svar blive, at vi har gjort vort bedste, og vi har gjort det med den største Omhu, og som vi tror i den sande Interesse af dem, som skal rejse til Søs.

Mine Herrer, De har udført et stort Arbejde, som jeg er fast overtydet om, vil være en vedvarende Velgerning imod Menneskeheden. Og mere end dette. De har, maaske uden at være Dem det bevidst, men derfor ikke mindre sikkert, ved den Hofflighedens og Forsonlighedens Aand, som har hersket ved vore Forhandlinger, bidraget i høj Grad til at forøge Verdens Fred og Lykke.

Ved Slutningsmodet i det engelske Udenrigsministerium ytrede Board of Trades President, Mr. *S. Buxton*, bl. a.: »Denne Konference har hovedsagelig kun beskæftiget sig med Passagerskibe. Et Forsøg paa at udvide dens Omraade vilde have været at overbebyrde den og at sprede dens Kræfter, men den maa nødvendigvis blive efterfulgt af endnu en international Conference, som først og fremmest maa beskæftige sig med Lastelinie-Spørgsmaalet, men som jeg ogsaa haaber vil behandle andre be-

slægtede Spørgsmaal, som f. Eks. Tømmer-Dækslaster, og saaledes komme til at udgøre et andet betydningsfuldt Skridt i Retning af at sikre Menneskeliv paa Søen.

Ministeren udtalte derefter hvilken Glæde det havde været ham at deltage i Konferencens Arbejder, som Repræsentant for den britiske Regering, og sluttede med at sige: »Mine Herrer, jeg vil ikke hyde Dem Farvel, men *au revoir.*»

Kjøbenhavn, den 5. Februar 1914.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Fra d. 1. Januar d. A. at regne er der forrøgsvis indført en ny Toldforordning for Odermundingens Biflodders Vedkommende, og samtidig er den gamle Toldforordning af 22. April 1896 ophævet.

De ved den ny Forordning indførte væsentlige Forandringer i Sammenligning med de ældre Bestemmelser er følgende:

1. I Stedet for at de over Swinemünde ind- og udgaende Skibe tidligere ledsagedes af Toldopsyn, kommer nu Toldsignaler til Anvendelse. Som Følge deraf er de til Stettin og Oders Omgivelser søværts indgaende Skibe fritagne for Toldanmeldelse i Swinemünde og for Ledsgelse af Toldopsyn, naar de føres af en i Toldvæsnets Interesse beediget Lods eller Kaplajn og under Farten uafbrudt viser de foreskrevne Toldsignaler. Det samme gælder for kontrolpligtige Skibe, som udgaar fra Stettin og nærmeste Oderhavne over Swinemünde.

2. Toldsignalerne bestaar af et 1.6 Meter langt og 1 Meter bredt i Diagonal delt hvidt og sort Flag, som Skibene skal føre Dag og Nat. Om Natten desuden en hvid og grøn Lanterne lodret over hinanden i c. 1 Meters Afstand, anbragt i Højde med Skibets Sidelanterner og med Lysel rettet agterud. De under Toldsignaler færende Skibe skal fortsætte Farten til Bestemmelsesstedet uden vilkaarligt Ophold og uden Forandring af Ladningen og afholde sig fra ethvert Samkvem med Land og med andre Skibe. Ligesaa er det forbudt andre Farløjer, uden Toldtilladelse, at lægge til ved et under Toldsignaler sejlene Skib.

3. Toldopsynet over Skibsfarten paa Oder vil foruden af Toldvæsnets fra Land blive udøvet ved Toldkrydsere, hvis Besætning og Opsyn er beføjet til at anholde Skibe, der fører en kontrol- og toldpligtig Ladning, og at begive sig om Bord i Skibene og efterse Skibs- og Toldpapirerne. Toldkrydserne fører om Dagen det tyske Rigsflag, og er ved Boven mærkede: »Königlicher Zollkreuzer.» Ved Skibenes Anholdelse hejses om Dagen en hvid Standard og et retvinklet grønt Flag. Om Natten desuden foroven ved Bovsprydelen en rød og en hvid Lanterne.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Kyst-Radiotelegrafstation. Den 1. Februar d. A. aabnedes Kyst-Radiotelegrafstationen Blaavandshuk for offentlig Afbenyttelse. Stationen kan benyttes til Udveksling af Telegrammer til og fra Skibs-Radiotelegrafstationer, og vil under almindelige Forhold kunne korrespondere med Skibsstationer, der om Dagen befinder sig indenfor en Afstand af 200 Sømil og om Natten af 500 Sømil fra Kyststationen. Stationen er aaben Dag og Nat.

Telegrammer til Skibe i rum Sø, der har Radiotelegrafstation om Bord, modtages ved alle danske Telegrafstationer, som giver Oplysning om Takster samt om, hvilke Skibe, der har Telegrafstation, og saavidt muligt om hvilke Kyststationer i Ind- og Udland Telegrammer bør sendes over for at naa Adressaten saa hurtigt som Forholdene tillader det.

For den radiotelegrafiske Befordring erlægges et Tilægsgebyr af 15 Centimer pr. Ord for Kyststationens Ved-

kommende og et for hver enkelt Skibsstations Vedkommende fastsat særligt Skibsgebyr.

Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet. Folketingets Udvalg har med Kl. Berntsen som Formand og Ordfører den 29. f. M. afgivet Betænkning over Forslag til midlertidig Lov om Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet. Udvalget indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse.

Den 3. ds. vedtoges Forslaget ved 3die Behandling og oversendes til Landstinget.

Ny Lovforslag.

Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Søværningen

var i Fredags til 1ste Behandling i Landstinget og fik fra alle Sider en velvillig Behandling. Forslagene behandledes under et, og samtlige Talere ønskede Lejlighed til at prøve Forslagene nærmere i Udvalg, hvilket Ønske Søfartsministeren for sit Vedkommende kunde tiltræde.

Tvede fandt det naturligt, om Fordringerne skærpedes noget, saa de kom til at holde Skridt med Udviklingen. Denne sidste berørte vel navnlig Damp- og Motorskibe, men man maatte huske paa, at Ordningen fremdeles skulde være saavidt muligt ensartet for Dampskibsfart og Sejlskibsfart under et for at det til enhver Tid kunde være let for Personellet at overgaa fra den ene Art Skibsfart til den anden. Sejlskibsfarten maatte derfor i sin egen Interesse følge Trop med den samlede Udvikling. Paa den anden Side maatte man ved Fastsættelsen af de nærmere Fordringer udvise en saadan Varsomhed, at man ikke skadede Tilgangen til Navigatorstanden.

Begge Lovforslagene havde nær Tilknytning til den allerede i 1911 vedtagne Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister, og det syntes underligt at man først nu i 1914 var maadt til at faa de foreliggende Forslag frem.

Taleren forstod, at Spørgsmaalet om Farten mellem Styrmands-eksamen og den foreslaede Skibsførereksamen var indviklet og vanskeligt, og paa Sagens nuværende Stadium fandt han ikke at kunne tage endelig Stilling til dette; men det var ham bekendt, at der fra flere Sider lagdes stor Vægt paa den afvekslende praktiske og teoretiske Uddannelse, som fremkom ved dette System.

Bestemmelsen om at indtil syv Navigationskoler kunde godkendes, var heldig, idet man ved Hjælp af den kunde sikre, at i hvert Fald ingen berettigede Interesser med Hensyn til de bestaaende Forhold skodes til Side. Derimod var han noget usikker med Hensyn til Ønskeligheden af at lade Administrationen bestemme hvilke Skoler der skulde give sig af med den udvidede, frivillige Eksamen for Skibsførere, idet han befrygtede, at denne Bestemmelse mulig kunde medføre en dyberegaaende Klassedeling mellem Skolerne.

Endelig ønskede Taleren værnere Oplysninger om den finansielle Rækkevidde af den Garanti overfor Skolernes Lønninger, som det var Mening at lade Staten overtage.

Bojsen var meget betænkelig ved Eksamensfordringer i det hele taget og søgte at forsvare sit Standpunkt med det gamle Ord af Holberg: »Et er et Sokort at forstaa, et andet Skib at føre«. Han vilde helst have færre Eksaminere og forstod ikke det formaalstjenlige i de opstillede Fartsgrænser.

Ikke heller kunde Taleren finde det heldigt om Skolerne nærmede sig til at blive Statsskoler; den fri Konkurrence mellem private Skoler var heldig og burde foretrækkes. Noget anderledes stillede Forholdet sig dog hvad angaar den frivillige, udvidede Eksamen. Her var en Statsinstitution maaske paa sin Plads, og det burde undersøges, om ikke denne Skolevirksomhed kunde henlægges til Søofficersskolen.

Det forekom ham unødigt haardt at forlange en særlig Vandelsbetingelse opfyldt for Opnaelse af Søværningsbeviser.

Sonne var uenig med Bojsen i Spørgsmaalet om Eksamensfordringerne. Det var rigtigt og naturligt, at Fordringerne i teoretisk Henseende blev sat noget op, selv om man selvfølgelig skulde udvise al fornøden Forsigtighed i Benyttelsen af den ny Bestemmelse, der gav Adgang til at fastsætte Eksamenskravene ved Anordning.

I Princippet fandt Taleren intet at indvende mod de foreslaede Eksaminere. Det var tiltalende, at Ministeren havde holdt sig saa nær til de Resultater, som den sagkyndige Kommission var kommet til, og med Hensyn til de enkelte Afgørelser maatte det navnlig anerkendes, at Ministeren i Spørgsmaalet om Farten mellem Eksaminerne havde rakt Haanden ud til Forstaaelse ved at nedsette Kommissionens Krav om et Aars Fart til ni Maanedes. Han stillede sig velvillig overfor dette Spørgsmaal, men var ikke vis paa, at Sejlskibsstanden raadede over et tilstrækkeligt Antal Pladser til Styrmandsfarten mellem Eksaminerne.

Den foreslaede Ording af Skolernes Anliggender, derunder Forholdet til Staten, ansaa Taleren for god; den vilde paa en jævn og lemfaerdig Maade bane Vegen for en eventuel Overgang til Statsskoler.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S. og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

Nr. 115. India, West Coast—Cochin River, Cochin Lighthouse—Alteration in colour. Position. Lat. $9^{\circ} 57\frac{3}{4}'$ N., long. $76^{\circ} 14\frac{1}{4}'$ E. Details. The masonry column has been painted white with a black band. (Notice No. 115 of 1914, dated 19th January.)

Chart affected. No. 65, Cochin river entrance (view only). Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 277. W.C. India Pilot, 1909, page 127.

No. 116. China—Kwang Tung Peninsula, Ryojun ko (Port Arthur) approach—Buoys withdrawn. Position. Ryojun ko entrance, lat. $38^{\circ} 47\frac{1}{2}'$ N., long. $121^{\circ} 15'$ E. Details. Black buoys Nos. 5 and 6, situated on the western side of the approach to the harbour, together with buoy No. 8, and red and white buoy No. 9, situated on the eastern side of the approach, have been withdrawn. (Notice No. 116 of 1914, dated 19th January.)

Charts affected. No. 3763, Ryojun ko (Port Arthur). No. 1236, Approaches to Ryojun ko (Port Arthur). Publication. China Sea Pilot, Part V., page 546.

No. 121. Eastern Archipelago, Surabaya Strait—Java, Kali mas entrance—Light established. Position. On outer end of pier, eastern side of river entrance. Lat. $7^{\circ} 11' 50''$ S., long. $112^{\circ} 44' 13''$ E., on chart No. 934. Abridged description. Lt. Fl., 49 ft., vis. 11 m. Details: Character. A flashing white light every three seconds, showing thus:

Flasli,
I sec.
2 secs.

Elevation. 49 feet. Visibility. 11 miles. Structure. White framework. (Notice No. 121 of 1914, dated 20th January.)

Charts affected. No. 934, Plan of Surabaya strait. No. 1654, Island of Java, eastern portion. No. 941b, Eastern archipelago, western portion. No. 2759a, Australia, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 87. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 134.

No. 125. Japan, Nipon—Owari Bay, Oni ga saki—Shoal southward of, Position. At a distance of $2\frac{1}{4}$ miles, 219° (S. 43° W. Mag.), from the western extreme of Oni ga saki. Lat. $34^{\circ} 52' 14''$ N., long. $136^{\circ} 47' 43''$ E., on chart No. 952. Depth. $2\frac{1}{2}$ fathoms, rocky bottom. Remarks. From the position given above, which is that of its northwestern end, the shoal extends for a distance of about 7 cables, in a 114° (S. 62° E. Mag.) direction, with a width of only a few yards. Variation. 4° W. (Notice No. 125 of 1914, dated 20th January.)

Charts affected. No. 952, Owashii wan to Atsumi wan. No. 996, Kii channel to Tokyo. No. 2347, Nipon, Kiusiu, Shikoku, &c. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 349.

No. 134. China, South-East Coast, Macao approach—Position of dredged channel Light-buoys established. Position. Gain fort, lat. $22^{\circ} 11\frac{3}{4}'$ N., long. $113^{\circ} 33'$ E. Note. The dredged channel, formerly shown on the charts a short distance northward of the above channel has been erased. (Notice No. 134 of 1914, dated 23rd January.)

Charts affected. No. 2212, Plan of Macao harbour. No. 1180, Approaches to Hongkong. No. 2562, Canton river and western branches. No. 3026, Macao to Pedro Branco. Publication. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 435.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, i. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paateger sig at besyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdpapirer til Opbevaring.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Atoviske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saarintet Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Forandinger og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1913. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 3 for 1914.)

Maaned-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Januar 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

187. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Almagrundet. Ombygning af Fyrskib.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 4/102, Stockholm 1914.)

Almagrundet Fyrskib er ombygget med et Fyrskib, der viser Et-Lyn hver 5 s., Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. Skibet er helt overbygget, rødmalet og har en rød, taarnlignende Fyrmast samt en Mast agter med Ballon. Taagesignal gives med Sirene, To-Stød hver 1 m., $59^{\circ} 16' 45''$ N. $19^{\circ} 01' 43''$ E.
(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ¹³/₂₀₂₆, København 1913.)

188. Rusland. Lyserort og Libau. Fyrskibe midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/247, Berlin 1914.)

Efternævnte Fyrskibe er inddraget paa Grund af Is. 1) *Ljoserort* Fyrskib. c. $57^{\circ} 38' N.$ $21^{\circ} 37' E.$ 2) *Libau* Fyrskib. c. $56^{\circ} 31' N.$ $20^{\circ} 51' E.$

189. Tyskland. Hela, Fedderort. Fløjtetønde atter paa Station.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/241, Berlin 1914.)

Fløjtetønden ved *Fedderort* er atter paa sin Station. $54^{\circ} 37\frac{1}{4}' N.$ $18^{\circ} 50\frac{1}{4}' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ²/₇₂, København 1914.)

190. **Tyskland. Kieler Fjord. Schönberg Baake E. Baaker opført.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 4/185. Berlin 1914.)
 E. for *Schönberg* Baake er der til Øvelsesbrug opført 3 Baaker med Flag og Topbetegnelse: 1) 54° 25' ² N. 10° 24' ⁴ E. 2) 54° 24' ² N. 10° 26' ⁴ E. 3) 54° 23' ¹ N. 10° 30' ⁴ E. Positionerne svarer til *danske* Kort; lægges 0' ¹ til Br., svarer de til *tyske* Kort.
 (Kort Nr. 157, 160 og 243.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

191. **Sverrig. Sundet. Råå N. Baake forandret, Baake opført.**
 („Underrøttelser for søfartende“ Nr. 4/92. Stockholm 1914.)
 Baaken paa 56° 00' 40" N. 12° 42' 54" E., som afmærker Afbørenden fra Kobberværket, har nu en Trekant med 1 Spids opad som Topbetegnelse i Stedet for en Firkant. 130 m 95° (misl. E. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) fra Baaken er opført en hvid Baake med en Trekant med 1 Spids nedad som Topbetegnelse, denne Baake træder i Stedet for Skorstønen med det hvide Bælte for at angive Afbørendens Retning. Man anmodes om ikke at ankre i Baakelinien eller i Nærheden af denne.
 (Kort Nr. 210, 211 og 248.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/2362. København 1907.)
192. **Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Middelgrund. Tønde Flyttet.**
 Søafrent Vejforholdene ikke lægger Hindringer i Vejen, vil Sømærket *Middelgrund* NW. blive flyttet c. 75 m i NW-lig Retning i Slutningen af April 1914. Sømærkets nuværende Plads: 54° 52' (22') N. 12° 08' (32') E.
 (Kort Nr. 228.)
193. **Danmark. Store-Bælt. Romso Puller. Sømærke forandret.**
 Søafrent Vejforholdene ikke lægger Hindringer i Vejen, vil den røde Spids-tønde ved *Romso-Puller* i Begyndelsen af Marts 1914 blive ombygget med en Vager af 1ste Størrelse med rød Ståge og 2 opadbundne Koste. 55° 30' (10") N. 10° 49' (32") E.
 (Kort Nr. 156, 160, 220 og 251. Danske Lods Side 323. Som.-Fort. Side 28.)
194. **Danmark. Lille-Bælt. Thorso-Ræv. Sømærke flyttes.**
 Søafrent Vejforholdene ikke lægger Hindringer i Vejen, vil Sømærket *Thorso-Ræv* blive flyttet c. 100 m i NW-lig Retning i Slutningen af April 1914. Sømærkets nuværende Plads: 55° 15' (12") N. 9° 50' (03") E.
 (Kort Nr. 156, 157, 223 og 241.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

195. **Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib. Oplysning om Taagesignal.**
 Naar Taagesignalet fra *Schultz's Grund* Fyrskib den 1ste Juli 1914 forandres til To-Stød hver 1 Minut, bliver hvert Støds Varighed c. 2 s. 56° 08' (54") N. 11° 11' (10") E.
 (Kort Nr. 156, 160, 211, 227 og 247. Danske Lods Side 226. Fyr.-Fort. Nr. 134.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/157. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

222. **Montenegro. Antivari og Noce Bugt. Oplysning om Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 4/197. Berlin 1914.)
 1. Det røde, faste Fyr paa Toldvæsenets lille Mole ved *Antivari* er slukket.
 2. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Bølgebræderen ved *Pristan* er ikke meget synligt. Bølgebræderen er fuldført.
 3. Det røde, faste Fyr paa *Menders* Punt ved Indløbet til *Noce* Bugt er upaalideligt. *Menders* Punt: 41° 57' ² N. 19° 09' ³ E.
223. **Rusland. Sorte Hav. Karkinit Bugt. Ak-Metschet Bugt. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 4/202. Berlin 1914.)
 I *Ak-Metschet* Bugt brænder i mørke, maaneskinnløse Nætter 3 hvide Fyr ved Kysten henholdsvis 43 m, 113 m og 192 m 228° (misl. SW. $\frac{1}{4}$ W.) fra *Ak-Metschet* Fyr, der ligger paa 45° 31' N. 32° 42' E.
224. **Rusland. Kertsch-Jenkale Stræde. Vagtskibs Boliggenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 150. London 1914.)
 Vagtskibet ligger paa N.-Siden af Løbet 1. ³² Sm 172° (misl. S. $\frac{3}{4}$ E.) fra S.-Enden af Kap *Zamni* og 238° (misl. SW. t. W.) fra *Jenkale* Punt. 45° 19' ² N. 36° 32' ⁴ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/794. København 1913.)
225. **Tripolis (Libyen.) Marsa Susa (Apollonia). Oplysning om Fyr og Afmærkning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 4/200. Berlin 1914.)
 1. Det hvide Fyr med Formærkelser ved *Marsa Susa* viser En-Formærkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Flammens Højde: 35 m. Synsvide: 8 Sm. Det staar paa en Høj, som ligger 0, ¹¹ Sm 138° (misl. SE. $\frac{3}{4}$ S.) fra S.-Pyrten af Bugten ved Arsenalet. c. 32° 54' ⁵ N. 21° 56' E.
 2. Ved Indløbet til den lille Havn (*Kolhon*) brænder følgende Fyr: a) Et rødt, fast Fyr paa W.-Pyrten 0, ²⁸ Sm 251° (misl. SW. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra SW.-Hjørnet af Klippeøen *Hamman*. b) Et grønt, fast Fyr paa E.-Pyrten 0, ¹³ Sm 119° (misl. SE. t. E.) fra det under a nævnte Fyr.
 3. Paa den NE-lige Del af *Siegnelcy* Skærene er udlagt en Tønde med Ballon c. 0, ²⁴ Sm 303° (misl. NW. $\frac{5}{8}$ W.) fra SW.-Enden af Klippeøen *Hamman*.
 4. Paa *Tomb* Skær i Midten af Bugten tæt S. for *Fas al Susa* er opført en hvid Baake med Trekant paa Toppen. c. 32° 54' N. 21° 54' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2507. København 1913.)

215. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Orton Cove Upper. Bagfy forandret. (¹Notice to Mariners" Nr. 3/178. Washington 1914.) I Orton Cove Upper Bagfy er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 77° til 107°. c. 34' 00" N. 77° 56' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2495. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

216. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West. Sand Key. Fyr forandret. (¹Notice to Mariners" Nr. 3/181. Washington 1914.) Sand Key Fyr er forandret til at vise Lys med To-Formærkelser hver 1^m. Lys 30,2 s., delvis formærket 13,7 s., Lys 2,4 s., delvis formærket 13,7 s. 24° 27' 10" N. 81° 52' 40" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1028. København 1913.)
217. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Cut K. Baaker opført. (¹Notice to Mariners" Nr. 3/182. Washington 1914.) Ud for S.-Enden af Cut K er opført 2 Ledebaaker. Forbaaken er en Stangbaake med sort og hvid lodret stribet Diamant, der staar i c. 4,5 m Vand. 27° 48' 56" N. 82° 34' 33" W. Bagbaaken er en Stangbaake med en sort og hvid lodret stribet, rund Skive, der staar i 3,6 m Vand c. 1000 m 2023/4° (misv. S. t. W. 7/8 W.) fra Forbaaken. 27° 48' 24" N. 82° 34' 47" W.

218. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Withlacochee Floden. Fyr forandret. (¹Notice to Mariners" Nr. 3/183. Washington 1914.) Withlacochee River Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mærke 2,7 s. 28° 58' 56" N. 82° 48' 32" W.
219. Bahama Øerne. Crooked Island. Crooked Island Rev. Oplysning om Vrag. (¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 4/213. Berlin 1914.) Vraget af Damperen paa Crooked Island Rev er nu slaaet i Stykker. c. 22° 52' N. 74° 23' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2188. København 1913.)

220. Cuba S.-Kyst. Daiquiri (Baquiri). Oplysninger. (¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 4/212. Berlin 1914.) Paa Pieren ved Daiquiri brænder 5 hvide Lys. Disse Lys er synlige W. for Havnen, de to inderste i 25 Sm's Afstand og de øvrige i 12 Sm's Afstand. E. for Havnen er Lysene skjult af Berracos Pynt og bliver først synlige i Pejling 316° (misv. NW.) c. 19° 54' N. 75° 35' W.

221. Brasilien. Pernambuco. Skær. (¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 4/214. Berlin 1914.) Paa Pernambuco Red ligger et Skær med 5,8 m Vand 133 1/2° (misv. SE. t. S. 3/8 S.) fra Sukkerraffinaderiets Skorsten og 33 1/2° (misv. NE. 1/2 E.) fra Recife Fyr. Damperen Warrior har stødt paa dette Skær. 8° 03' S. 34° 52' W.

196. Danmark. Kattegat. Tangen. Lys- og Fløjttønde forandret Navn. Lystønde atter udlagt. Tangen Lys- og Fløjttønde benævnes fremtidig Tangen NE. 56° 39' (50") N. 10° 59' (00") E. Lystønden Tangen NW. er atter udlagt. 56° 38' (00") N. 10° 34' (00") E. (Danske Lods Side 70. Fyr-Fort. Nr. 123.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/158. København 1914.)

197. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Lystønde atter udlagt. Vandstand.

Lystønden Thyborøn-Kanal Nr. 3 er atter udlagt. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa Haarevlen 3,3 m, i Gaaseholm-Løb 2,7 m, i Sælveholm-Løb 2,1 m, i Svanelholm-Løb 1,3 m, i Kobberø-Løb 2,1 m. Der er saaledes for Tiden 2,7 m Dybde i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/117. København 1914.)

198. Danmark. Limfjorden. Thyborøn. Sømærke udlagt. Ud for Yderenden af Høfde Nr. 59 paa N.-Siden af Thyborøn-Tange er udlagt en rød Stage med 2 opadvendte Koste, da en Del af Høfden ofte er under Vand. 56° 42' (45") N. 8° 12' (30") E.

(Kort Nr. 158 og 255. Danske Lods Side 113. Søm.-Fort. Side 33.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

199. Danmark. Blaavands-Huk Fyr. Radiotelegraf-Station aabnet. Radiotelegraf-Stationen ved Blaavands-Huk Fyr er aabnet for offentlig Telegramudveksling. Stationens Rækkeevne er under normale Forhold 200 Sm om Dagen og 500 Sm om Natten. Stationen er aaben hele Døgnet.

For den radiotelegrafiske Befordring erlægges et Tillægsgebyr af 15 Centimes pr. Ord for Kyststationens Vedkommende og et for hver enkelt Skibsstations Vedkommende fastsat særligt Skibegebyr.

Telegrammer til Skibe i rum Sø, der har Radiotelegraf-Station om Bord, modtages ved alle danske Telegraf-Stationer, som giver Oplysninger om Takster samt om hvilke Skibe, der har Telegraf-Station, og saavidt muligt om hvilke Kyststationer i Ind- og Udland Telegrammer bør sendes over for at naa Adressaten saa hurtigt, som Forholdene tillader det. 55° 33' 28" N. 8° 05' 11" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/2519. København 1913.)

200. Danmark. Graadlyb. Lystønder atter udlagt. I Graadlyb er følgende Lystønder atter udlagt og Vintersmærkerne inddraget: 1) Lys- og Fløjttønden Fano-Sandende (Jerg). 2) Lystønden Fourfeld. 3) Lystønden Sandoddan. Graadlyb: 55° 27' N. 8° 20' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/83 og 3/119. København 1914.)

201. Tyskland. Elben. Ostebank. Tønder flyttet. (Nachrichten für Seefahrer" Nr. 4/187. Berlin 1914.)

Da Ostebank stadig tiltager S. efter, er den sorte Tønde Nr. 20 flyttet og ligger nu i 7 m Vand paa 53° 51' 14" N. 8° 57' 28" E. De øvrige Tønder paa S.-Siden af Banken ligger i c. 5 m Vand. Dybtgaende Skibe bør ikke komme for tæt til Banken.

202. Holland. Torschelling (Thomas Smitgat). Fyr slukkes.

(N.Bericht aan Zeevarenden" Nr. 22/195. 's-Gravenhage 1914.)

Den 1ste Marts 1914 slukkes Terschelling (Thomas Smitgat) hvide, faste Fyr. Fyrbaaken bliver foreløbig staaende. 53° 21' 8" N. 5° 12' 14" E. (Kort Nr. 180.)

203. Holland. Ooster-Shelde Wemeldinge. Gorishoek. Fyr forandret.

(^gNotice aux Navigateurs" Nr. 21/184. ^hs-Gravenhage 1914.)

1. I *Gorishoek* hvide og røde, faste Fyr er indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 25°, c. 300 m E. for *Berm van de Kijkuit, Burenpoelder*, til 58°, over *Schaar van Ierseke* rød og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 1 med Diamant. 51° 31', ^gN. 4° 04', ^hE.
2. *Wemeldinge* er forandret saaledes, at Lyset er rødt nedad Floden fra W.-Kysten til Pejling 118°, hvidt derfra til Pejling 285°, over *Schaar van Ierseke* rød og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 1 med Diamant; rødt derfra til Pejling 299°, 80 m N. for *Berm van de Kijkuit, Burenpoelder*. 51° 31', ^gN. 4° 00', ^hE.

Dybden er kun 3 m c. 1/2 Sm W. for det Sted, hvor *Barrow* Tønde Nr. 17 laa, paa Linien fra Tønden til *Mouse* Fyrskib. 9 m Grænsen gaar c. 0,1 Sm S. om dette Sted. Tønden er derfor flyttet 0,2 Sm i Retning 234° (misv. WSW.) og ligger nu i 171/2 m Vand 3,8 Sm 197° (misv. SW. t. S. 1/4 S.) fra *Maplan* Fyr. 51° 31' 18" N. 1° 02' 18" E.

204. England. Thensøn. Barrow (hannet. Mouse Sand. Oplysning om Dybde.

(^gNotice to Mariners" Nr. 157. London 1914 og ^hN. t. M." Nr. 6. Trinity House, London 1914.)

Dybden er kun 3 m c. 1/2 Sm W. for det Sted, hvor *Barrow* Tønde Nr. 17 laa, paa Linien fra Tønden til *Mouse* Fyrskib. 9 m Grænsen gaar c. 0,1 Sm S. om dette Sted. Tønden er derfor flyttet 0,2 Sm i Retning 234° (misv. WSW.) og ligger nu i 171/2 m Vand 3,8 Sm 197° (misv. SW. t. S. 1/4 S.) fra *Maplan* Fyr. 51° 31' 18" N. 1° 02' 18" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/69. København 1914.)

205. England. Thensøn. Sea Reach. Afmærkning forandres.

(^gNotice to Mariners" Nr. 2. Trinity House, London 1914.)

Omtrænt den 23de Marts 1914 flyttes de 4 Lystønder, som afmærker det dybe Løb gennem *Sea Reach*. 1) Tønde Nr. 1 flyttes 0,27 Sm i W.-lig Retning og skal ligge i 9,4 m Vand 2,9 Sm 42° (misv. NE. t. E.) fra *Mariello* Taarn paa *Grain Spil Sand*. 2) Tønde Nr. 2 flyttes 0,17 Sm i W.-lig Retning og skal ligge i 10 m Vand 1,27 Sm 166° (misv. S.) fra Fyret paa *Yderenden af Southend Pier*. 3) Tønde Nr. 3 skal ligge paa Linien fra *Crow Stone* Baake til *London Stone* i 9,7 m Vand 1,4 Sm fra *London Stone*. 4) Tønde Nr. 4 inddrages. Der vil være mindst 9,4 m Vand mellem Tønderne 1 og 2 og 8,7 m Vand mellem Tønderne 2 og 3. Dybderne svarer til Springtids Lavvande. *Sea Reach*: 51° 30' N. 0° 45' E.

206. England. The Wash. Lynn Well. Fyrskib flyttet.

(^gNotice to Mariners" Nr. 4. Trinity House, London 1914.)

Lynn Well Fyrskib er flyttet 3 Sm i Retning 215° (misv. SW. 1/2 W.) til sin tidligere Station paa 53° 01' 20" N. 0° 25' 45" E. Det ligger nu i 26 m Vand 4,95 Sm 331 1/2° (misv. N. t. W. 1/4 W.) fra *Hanstonen* Fyr.

(Kort Nr. 180.)

Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4^h/2153. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**207. Frankrig. Ile de Bas E. Skær.**

(^gAVIS aux Navigateurs" Nr. 2/4. Paris 1914.)

Et Skær med 3,2 m Vand er fundet c. 390 m 329° (misv. N. t. W. 3/8 W.) fra det lille, ødelagte Taarn paa *Aslan* Skær. 48° 44' 59" N. 3° 58' 05" W.

208. England. Solent Kanal. Gurnard Head W. Vrag.

(^gNotice to Mariners" Nr. 145. London 1914.)

Vraget af Skonnerten *Neath* ligger 0,5 Sm 250° (misv. W. 1/2 S.) fra *108-foot Toppen paa Gurnard Head* og 350° (misv. N. 1/2 E.) fra *Little Thormess* Forpagtergaard. Mindste Dybde over Vraget er 11,8 m. 50° 45' N. 1° 21 1/4' W.

209. Irland W.-Kyst. Tralee Bugt. Tralee. Fyr tændt.

(^gNotice to Mariners" Nr. 163. London 1914.)

Ved *Tralee* Havn er tændt 2 Fyr, som, holdt overet i Pejling 88°, ved Højvande leder over Sandene ved Indløbet til *Shipp canal*. Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 0,43 Sm 336° (misv. N. 1/4 W.) fra Fyret ved *Ship canal* Sluse. Flammens Højde: 6 m. Bagfyret er et rødt, fast Fyr, der staar c. 65 m 88° (misv. E. t. S. 3/4 S.) fra Forfyret. Flammens Højde: 8 m. 52° 16' N. 9° 45' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**210. Frankrig. Loctudy. Fyr forandres.**

(^gAVIS aux Navigateurs" Nr. 21/110. Paris 1914.)

Om kort Tid forandres *Loctudy* hvide og røde, faste Fyr til et hvidt og rødt Fyr med Tre-Formørkelsér hver 18 s, Lys 9 s, Mørke 1 s, Lys 3 s, Mørke 1 s, Lys 3 s, Mørke 1 s. Lyset er:

1. hvidt fra Land indtil Pejling 295°.
2. rødt fra Pejling 295° til Pejling 318°.
3. hvidt - - - 318° - - - 328°.
4. rødt - - - 328° - - - 25°.

Lysevne: 16 Sm for hvidt og 13 for rødt Lys. I øvrigt uforandret.

Under Forandringen erstattes det nuværende Fyr af et hvidt, fast Fyr, der er synligt Horisonten rundt. Lysevne: 6 Sm. 47° 49' 55" N. 4° 09' 35" W.

211. Frankrig. Vilaine Munding. Penlan Fyrt. Fyr forandret.

(^gAVIS aux Navigateurs" Nr. 26/136. Paris 1914.)

I Fyret paa *Penlan* Fyrt er følgende Lysvinkler forandret: a) Den røde Lysvinkel fra Land til Pejling 52° viser nu grønt Lys. b) Den grønne Lysvinkel fra Pejling 60° til 90° viser nu rødt Lys. I øvrigt uforandret. 47° 31' 00" N. 2° 30' 05" W.

212. Portugal. Leixões. Belysning forandret.

(^gAVIS aos Navegantes" Nr. 1/1 og 2. Lisboa 1914.)

Den 22de Februar 1914 foretages følgende Forandringer ved Havnen:

1. Paa N.-Molens Hoved tændes et grønt Lynfyr, der viser Ek-Lyn hver 6 s, Lyn 1/2 s, Mørke 5 1/2 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra SW. gennem W. og N. til NE. Lysevne: 8 Sm.
2. Fyret paa S.-Molens Hoved forandres til at vise To-Lyn hver 6,1 s, Lyn 0,3 s, Mørke 1,3 s, Lyn 0,3 s, Mørke 4,2 s. Lysvinklerne bliver uforandrede.

Indgaende Skibe skal holde sig i den hvide Lysvinkel i S.-Molens Fyr og stadig holde N.-Molens Fyr i Sigte. S.-Molens Fyr: 41° 10' 42" N. 8° 42' 26" W.

213. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Maine Bugt. Cashé Ledge.

Ammen Rock. Fløjtetønde udlagt.

(^gNotice to Mariners" Nr. 3/165. Washington 1914.)

En vandret stribet Fløjtetønde mærket „A. R.“ er udlagt ved *Ammen Rock* paa E.-Siden af *Cashé Ledge* c. 75 Sm E. t. N. fra *Kap Ann* Fyr. c. 42° 53' N. 68° 54' W.

214. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New Haven. Fyr og Afmærkning.

(^gNotice to Mariners" Nr. 3/167. Washington 1914.)

Et hvidt Fyr med En-Formørkelsér hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. Flammens Højde: 11 m. 41° 15' 43" N. 72° 55' 04" W.

1. Paa S.-Enden af *Sandy Point* Dike ved Indløbet til *New Haven* Havn er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelsér hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. Flammens Højde: 11 m. 41° 15' 43" N. 72° 55' 04" W.
2. *Party Bar* Stumpkønde er udlagt i 4,5 m Vand c. 180 m 104° (misv. SE. t. E. 3/4 E.) fra *Party Bar* Lystønde 3, som er inddrægt.
3. *West Haven Flats* Tønde 1 er flyttet c. 550 m i Retning 65° (misv. E. t. N. 1/4 N.) og ligger nu i 6 m Vand.

Af Enkeltheder i Forslaget omtalte Taleren kortelig Bestemmelserne om Grænserne for Anvendelsen af Maskinpassere. Spørgsmaalet om hvorvidt Udtrykket »søgaende Sejlskib« nærmere lod sig definere, samt Forordningerne til Lystsejlerne.

Harald Jensen omtalte det i Kommissionsbetænkningen af Maskinmestrenes Repræsentant indtagne Særstandpunkt. Han erklærede sig derhos ganske uenig med Bojsen i dennes Syn paa Værdien af private Skoler og fandt, at noget af det bedste i Lovforslagene netop var Bestemmelserne om Skolernes Stilling og Forhold til Staten.

Efter nogle yderligere Bemærkninger af Jørgen Berthelsen replicerede

Søfartsministeren (Hassing-Jørgensen) til de forskellige Talere.

Ministeren fandt, at den Tid der var hengaaet siden Maskinistloven var bleven benyttet godt; den Gang stod man med en dybtgaaende Uenighed paa en Række Punkter, medens man nu kunde møde med et saa godt som enstemmigt Resultat fra den Kommission, der efter Maskinistlovens Vedtagelse havde faaet til Opgave at søge Vanskelighederne løst. Ministeren glædede sig til med det kommende Udvalg at drøfte forskellige Enkeltheder, men saa meget gerne, at Udvalgsbehandlingen kunde blive kortvarig.

Det var vel muligt, at det, at ikke alle Skolerne fik den udvidede Eksamen vilde medføre en vis Klasseforskel mellem Skolerne, men dette var ingen Ulvkke, tværtimod vilde det vist være gavnligt om man ad denne Vej maaske kunde faa Skolernes Antal reduceret lidt.

Bojsen havde utvivlsomt misforstaaet Holberg, thi det havde sikkert aldrig været deunes Mening, at Navigatorerne ikke behøvede »at forstaa et Sokort«. Der skulde vel andet og mere til for at føre Skib end Eksaminer, men derfor kunde man dog ingenlunde kaste Vrag paa disse. Ministeren tog skarpt Afstand fra Bojsens Udtalelser om Spørgsmaalet private Skoler kontra Statsskoler, og gjorde kort Rede for de væsentligste Indvendinger mod det rene Privatskole-System. Fremdeles omtalte han overfor den nævnte Taler de almindelig kendte Grunde, der gør det ønskeligt og nødvendigt at bibeholde Vandelsbetingelsen ved Erhvervelsen af Søneringsbøviser.

Om Eksaminerne og Uddannelsesspørgsmaalet i det hele udtalte Ministeren sluttelig, at han ikke havde nogen Betænkelighed ved at tiltræde Befalingsmændenes Standpunkt; de Indvendinger han i saa Henseende havde hørt fra Rederes Side havde ikke kunnet ændre hans Opfattelse.

Paa Forslag af

Tvede, der i Tilsvar til Ministeren udtalte, at den kommende Udvalgsbehandling ikke burde sinke Forslagenes Gang, henvises derefter hegge Forslag til et Udvalg paa femten Medlemmer.

Frugtmarkedet.

Alle de hjemgaaende Markeder har et temmelig mal Udseende, og de fleste af dem ligger lavere end for en Uge siden. Vi befinder os jo paa en ret vanskelig Aarstid, og den megen fragtsøgende Tonnage gør ikke Situationen bedre. La Plata er meget flov, ligesom ogsaa U. S. kun har lidt at byde paa. Derimod har baade Østen og Australien vist en Del Aktivitet i den forløbne Uge, men Raterne trykkedes af den rigelige Mængde Ballast-Tonnage fra det østlige Middelhav, resp. Sydamerika. Sortehavet er stille og flovt, hvorimod Middelhavet fragtede nogenlunde livligt, men Raterne er meget smaa og giver i de fleste Tilfælde kun Tab. Østersøen er i en dvalelignende Tilstand for denne og næste Maanedes Lastning. En stor Del af de Dampere, som har losset Kul i russisk Østersøhavn, gaar bort i Ballast. Kulfragterne ligger dels en Smule lavere dels uforandret i Ugens Løb. Der blev i de forskellige Markeder bl. a. betalt som følger:

Østen. Hvede Sydaustralien 26/3 à 26/6 U. K. eller Kontinentet pr. 2den Halvdel Februar, 28/ én Havn Sverige, 28/4½ to 28/9 tre Havne, 20. Februar—10. Marts. Erts Port Pirie 26/ Antwerpen, Februar, 26/6 West Hartlepool, Marts. Ris fra Birma 21/6 à 22/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, Februar—Marts, 21/ Fiume, Februar, 25/ Kalmar (2 Lastehavne), Februar. Moulmein eller Bassein 22/6 Antwerpen pr. Begyndelsen Marts. Bombay/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn, excl. Hamburg, Dundee og Aberdeen) 16/3 Dødvægbasis én Havn, 16/9 to Havne, Frankrig 6 d. ekstra, 25. Febr.—10. Marts. Erts Bombay 15/6 Manchester, Marts, 17/3 Philadelphia eller Baltimore, 15. Februar—15. Marts.

Sortehavet etc. Korn for større Baade fra

Novorossisk, Teodosia eller Eupatoria 6/6 à 6/9 Rotterdam, 3 d. mere to Lasteplasser, 3 d. mindre Byg, prompt, mindre Baade Eupatoria 8/ N. C. eller »any«, 8/6 Hamburg, 10.—25. Februar. Fra Nikolajeff betalles 7/1½ London eller Rotterdam, 7/4½ Emden eller Weseren, 7/7½ Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt, mindre Baade 7/10½ N. C. eller »any«, 8/4½ Hamburg, 10.—25. Februar. Oljekager Novorossisk 10/3 én Havn Danmark, 10/6 to Havne, 10/9 tre Havne, prompt. Erts Nikolajeff 5/9 Rotterdam, Februar, (2.000 Tons daglig Lastning og Losning).

Middelhavet. Salt fra Østspanien 7/ à 7/6 til Norge, nordligst Kristiansund. Erts Bougie/Cardiff 4/3 (3.600), Middlesborough 4/9 (3.400), Tunis/Rotterdam 5/ (3.300), Chartagena/Maryport 5/3 (3.600), Genua/West Hartlepool 4/9 à 5/ (c. 4.000). Fra Huelva 4/9 Rotterdam, »Tinto terms« (4.000—5.000). Fra Bilbao 3/9 Cardiff (3.200), 4/ Rotterdam (3.600).

Nordamerika. Deals Bay of Fundy 38/9 U. K. eller Kontinentet, April—Maj. Petroleum New York eller Philadelphia 21½ Cents 2 Havne Nordkina, Februar—Marts. Kul Baltimore 11/6 Barcelona, 11/ Algier; Virginia 11/ Neapel, 14/6 River Plate, 15/ Rio Janeiro, alle pr. Februar. Tommer fra Golfen 75/ à 76/3 Rotterdam, 75/ Dundee, Marts. Pensacola eller Mobile 76/3 Hull og Holland, 77/ Hull og Antwerpen, Marts. Port Arthur 73/9 Rotterdam pr. Februar—Marts. Paa Form »O« fra Golfen betalles 35/ U. K. eller Kontinentet, Slutningen Februar. »Net form« Golfen 11/ U. K. eller Kontinentet, Februar—Marts. Bomuld Wilmington 25/ Liverpool eller Bremen, 26/3 Havre, meget prompt. Timecharter 5/ à 5/3 for større Baade, Levering U. S. Tilbagelevering Middelhavet, 4/3 Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 10/ U. K. eller Kontinentet, meget prompt, 11/6 pr. 20. Februar, 14/6 pr. Maj—Juni, alt Basis O. C. med 6 d. mindre direkte Havn. Buenos Aires eller La Plata 7/9 U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion, 1ste Halvdel Februar. Santa Fé 11/3 O. C. — 6 d. direkte Havn (5.000), prompt. Bahia Blanca 11/6 for Havre til London eller Rotterdam, prompt.

Østersøen. Reval 9¾ à 10 d. Hvedebasis Rotterdam, 1/ Antwerpen eller Ghent. Fra Riga er der intet. Navigationsforholdene er meget vanskelige, og mange Dampere har lidt og lider alvorlige Forsinkelser paa Grund af Isen. Fra Libau eller Windau noteres 8 d. Havrebasis Rotterdam, 9 d. Dunkirk, 1/0¾ Rouen. Sukker Stettin/London 5/ à 5/3 for mindre Baade, Greenock 5/9 à 6/. For tungt Korn fra Rostock noteres Mk. 6 til belgisk Havn, Mk. 7 for Havre, Mk. 1 ekstra for nordfransk Havn.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 5/ Stockholm (2.200), 4/9 Kiel (1.700), 4/6 Holtenau (1.600), 4/3 Memel (2.000), 4/4½ Middelfart (1.600), 4/10½ à 5/ Frederikshavn (700), 4/9 Rouen (1.600), 5/2 Bordeaux (2.100) 7/6 Marseille (2.500), 7/6 Genua eller Savona (6.000), 7/3 Neapel (4.800), 8/9 Venedig (5.000), 8/3 Konstantinopel (4.200), 8/3 Port Said, 6/9 à 7/ Las Palmas eller Teneriffa (2.000). Fra Firth og Forth 4/10½ Lübeck (2.300), 4/4½ à 4/6 Randers (1.350), 4/4½ Frederikshavn (1.300), 7/9 Genua (3.500). Humberen 5/6 Reval, 4/9 à 5/ Libau eller Windau, 4/9 Rouen, 7/6 Genua eller Savona. Fra Cardiff eller Newport 3/6 Antwerpen eller Calais, 5/6 à 5/9 Lissabon, 7/10½ Barcelona (3.200), Fres. 8½ à 8¾ Marseille, 7/ à 7/6 Genua, Savona, Spezzia eller Neapel, 7/9 à 8/ Sicilien, 6/6 à 6/9 Malta, 7/9 Piræus, 8/6 Venedig, 7/9 à 8/ Aleksandria, 7/6 à 8 Port Said, 9/6 Colombo, 7/3 Azorerne (St. Michaels) (1.700), 10/ Sierra Leone (2.800), 14/ Rio Janeiro, 14/6 à 14/9 River Plate.

Skrevet d. 3. Februar 1914.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til

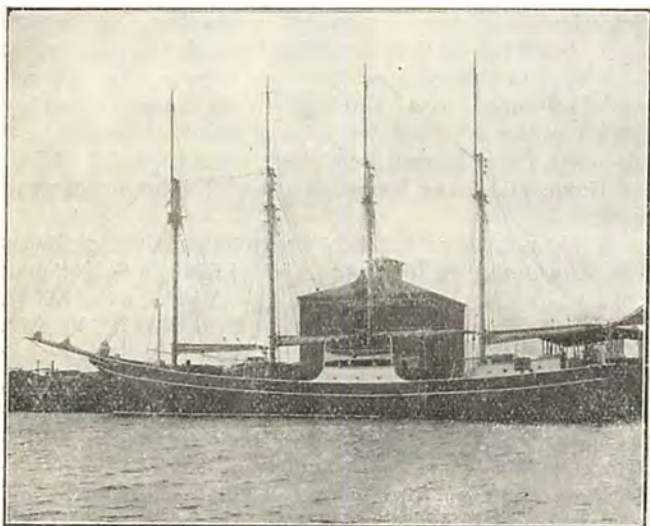
England og Kontinentet ligger hele Fragtmarkedet uforandret mal, saa at der i det hele kun gøres ganske enkelte Befragtninger fra Danmark og Østnorge til lave Fragtrater, medens der ivoerigt er Stilsland for hurtig Afsejling. Af Trælaster fra Bottenhavene sluttet kun ganske faa Fragter, idet Rederne heldigvis holder sig tilbage fra at slutte til de lave Noteringer.

Returfragter Vest fra er der fremdeles Mangel paa til uforandrede Rater 7 à 8 £ pr. Keel med lidt Tillæg til Fjordhavne. Af Clay og Foderstoffer er der ligeledes kun faa Partier i Markedet, medens nogle Skibe anbringes for Kullaster til franske Havne 8/ à 8/6 pr. Tons fra Øst-britiske Havne.

Angaaende de mindre Skibe kan af ny Foraarsnoteringer nævnes fra Greifswald 4 1/2 M. for Rug samt fra Königsberg kun 5 à 6 M. Rugbasis, endvidere Libau for Oljekager 13 à 14 M.; for prompt Afskibning noteres Rostock 5 M. Danmark slutter nogle Skibe for Byg til Kjøbenhavn, saaledes fra Korsør 16 Øre, Kalundborg 17 Øre, Stareklint 20 Øre; endvidere noteres en enkelt Ladning Bøgetræ til Flekkefjord, Kjøbenhavn, som for Tiden er ret stille og uden Udsigt til snarlig Forandring, sluttede sidste Uge for Hvæde til Odense 20 Øre, Nakskov 18 Øre, Landskrona 11 Øre samt Majs til Rønne 17 Øre og Oljekager til Nekso 18 Øre.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage solgt: Bark »Alm« af Akerøen, 695 Reg.-Tons, lastende 1,150 Tons dw. & 350 Sldr., bygget i Arendal 1895, Klasse A. 1. I. L. til Skibsreder Fr. H. Alm, Bergøvara. Skibet ligger i Kjøbenhavn for Havari.



M/S „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Søjlmotorsklb, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5-500 HK.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kjøbenhavn 27./1. — Amalienborg ank. Windau 28./1. — Brattingsborg afg. West Hartlepool 30./1. — Borglum ank. Huelva 21./1. — Lønsborg afg. Tyne 22./1. — Elsborg ank. Barcelona 29./1. — Esrom ank. Barry 23./1. — Flynderborg ank. Norre Sundby 26./1. — Frederiksborg afg. Bordeaux 30./1. — Guldborg ank. Teneriffe 23./1. — Gurre ank. Kjøbenhavn 29./1. — Hammershus ank. Tyne 30./1. — Harrildsborg ank. Riga 5./1. — Hundborg afg. Windau 31./1. — Jelling ank. Savannah 1./2. — Jømsborg ank. Cardiff 24./1. — Jungshoved afg. Port Said 28./1. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 1./2. — Kallundborg ank. Messina 1./2. — Kalo afg. Huelva 29./1. — Klampenborg ank. Teneriffa 26./1. — Kronborg ank. Emden 30./1. — Leire ank. Filadelfia 22./1. — Marselisborg ank. Libau 17./1. — Næsborg ank. Riga 17./1. — Randelsborg ank. Libau 31./1. — Silkeborg afg. Methil 23./1. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 1./2. — Skodsborg afg. Windau 29./1. — Spigerborg afg. Cardiff 28./1. — Stegelborg afg. Marseille 29./1. — Stjerneborg pass. Skagen 29./1. — Søborg ank. Huelva 10./1. — Taaruborg ank. Aarhus 1./2. — Ulfsborg ank. Aalborg 26./1. — Uranienborg afg. Kjøbenhavn 31./1. — Vordingborg afg. Reval 2./2. — Ørkild afg. Burntisland 23./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Libau 25./1. til Rouen. — Johan Siem, Nielsen, ank. Reval 26./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Newcastle 31./1. — Russ, Petersen, ank. Helsingborg 28./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Baucau 31./1. til Newport. — Excellence Pleske, Tannebek ank. Blyth 2./2. — Michail Ontchoukoff, Harloe, ank. London 2./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Rotterdam 1./2. til Savona. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Genua 20./1. — Helmer Morch, Thorsøe, ank. Nakskov 31./1. — Nawa, Dahl, ank. Spezzia 30./1.

Det estasiatiske Kompagni. Bandon ank. Glasgow 19./12. — Chumpon pass. Suez 3./2. hjemg. — Bintung afg. St. Thomas 24./1. hjemg. — Pangan ank. Genua 1./2. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 8./1. — Cathay ank. Kjøbenhavn 14./1. — Tranquebar ank. Vladivostok 29./1. hjemg. — Kina afg. Port-Said 30./1. hjemg. — Jutlandia afg. Penang 29./1. udg. — Indien afg. Sabang 30./1. udg. — Siam afg. Vancouver 29./1. udg. — Samui afg. London 23./1. udg. — Arabien ank. Antwerpen 3./2. udg. — Annam ank. Kobe 1./2. udg. — Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 26./1. hjemg.

Vesterhavet. Ellen, Thoft, ank. Bristol 2./2. — Nausy, Pedersen, ank. Alicante 2./2. — Fylla, Winslow, afg. Portland 2./2. til Aarhus. — Norma, Degn, ank. Kolberg 1./2. — Hebe, Gregersen, afg. St. Raphael 1./2. til Valencia. — Nora, Lauritsen, afg. Swansea 31./1. til Dieppe. — Karla, Nielsen, afg. Malaga 30./1. til Manchester. — Cito, Jepsen, ank. Rudkjøbing 31./1. — Nexos, Basse, afg. Marseille 30./1. til Landskrona. — Olga, Christensen, ank. Liverpool 3./2. — Ulla, Hansen, afg. Portland 3./2. til Bristol. — Thyra, Jessen, pass. Beachy Head 3./2. for London. — Marie, Nielsen, afg. Swansea 3./2. til Rouen. — Olga, Christensen, afg. Preston 3./2. til Ellesmere. — Inger, Skov, afg. London 2./2. til Newcastle. — Polly, Mathiasen, ank. Aarhus 1./2. — Laura, Thøgersen, afg. Portland 2./2. til Bremen. — Nautik, Rasmussen, afg. Portland 2./2. til Cullera. — Nordsoen, Lund, ank. Almeria 30./1. — Johanne, Mikkelsen, ank. Bolderaa 30./1. — Stella, Winther, ank. Nykjøbing F. 30./1. — Thyra, Jessen, afg. Lissabon 29./1. til London. — Bodil, Jensen, afg. Birkenhead 28./1. til Eshjerg.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cardiff 27./1. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Greenock 2./2. — Svend, Schmidt, ank. Kristiansand 3./2. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 29./1.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Calais 29./1. — Europa, R. Friis, ank. Riga 28./1. — Tyskland, Danstrup, ank. Jaskouville 13./1.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, ank. Grao 28. 1. — Alf, N. Clausen, afg. Kjøbenhavn 2./2.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, af Galveston 30./1.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Ghent 3./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Caragana 3./2. — Holland, Paulsen, ank. Burntisland 3./2. — England, Bennetsen, afg. Kolding 31./1.

Heimdal. Holga, Vaaben Hansen, ank. Penahr 31/1. Martha, Christensen, afg. Burntisland 30/1. — Elna, Rathje, ank. Swansea 29/1. — Therese, Pedersen, ank. Nizza 31/1. — Harriet, Larsen, afg. Spezzia 3/2. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 29/1. — Simone, Møller, afg. Toulon 3/2. — Jeanne, Olsen, afg. Sunderland 31/1. — Vera, Riso, ank. Cannes 30/1. — Daisy, Jørgensen, afg. Nizza 31/1. — Annine, Leth, afg. Oran 29/1. — Kamma, Løfler, ank. Seaham 1/2. — Betty, Lagesen, ank. Huelva 24/1.

Brix Hansen & Co. John, Holm, pass. Kjøbenhavn 31/1. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Riga 17/1. — Nordpol, Nielsen, ank. Ronen 30/1.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Rufisque 3/2. til Fouldiougne. — Fyen, Mathiesen, afg. Methil 3/2. til Liban.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Genna 3/2. — Sara, Jensen, ank. Hull 3/2. — Ragnhild, Schultz, afg. Aalborg 2/2. — Valborg, Hansen, ank. Liverpool 3/2. — Sjælland, Svarrer, ank. Skien 3/2. — Estrid, Hansen, afg. Aalborg 31/1. — Agnete, Dam, ank. Santander 1/2. — Gunhild, Hansen, afg. Kullundborg 31/1.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg pass. Kjøbenhavn 31/1. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 2/2. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 2/2. — Eleonora Mærsk ank. Windau 26/1. — Hulda Mærsk afg. West Hartlepool 30/1. — Laura Mærsk ank. Bordeaux 31/1. — Lexa Mærsk pass. Gibraltar 28/1. — Peter Mærsk afg. Riga 28/1. — Sally Mærsk ank. Rotterdam 31/1.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4/1. — London, Larsen, afg. Newport 3/2. til Algier. — Paris, Andersen, ank. Kiel 31/1. — Bryssel, Ovesen, ank. Antwerpen 2/2.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Demerara 1/2. til Guano. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Cap Lopez 27/1. — Roma, v. Thun, ank. Barry 1/2.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Methil 30/1. — Gulfaxe, Faber, afg. Helsingør 3/2. til Burntisland. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Korsør 30/1. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Gjedser 27/1. til Burntisland.

Dania. Ely, Nielsen, ank. St. Vincent 29/1. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 30/1. for Nizza. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 29/1. til Livorno. — Lilly, Bang, strandet 9/1. ved Kalmar. — Aloy, Sørensen, ank. Rotterdam 3/2. — Dagny,

Clausen, afg. Hamburg 31/12. til Birkenhead. — Mary, Duhn, afg. Hamburg 3/2. til Portsmouth.

Dampskibsselskabet Rodby Havn A.S. Freja afg. Harburg a. d. Elbe 1/2.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalconsul Elis-sejeff afg. Riga 28/1.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Rotterdam 29/1. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Svendborg 2/2.

Ers. Energi, Jensen, ank. Helsingør 31/1.

Sejlskibe.

Svendborg. Ariel, Ravnemose, ank. Burntisland 28/1. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Frederiksstad 28/1. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 28/1. — Willemoes, Eriksen, ank. West Hartlepool 28/1. — Anna, Fisker, ank. Langesund 27/1. — Pallesen, Jensen, ank. Nykjøbing S. 27/1. — Flora, Sørensen, ank. Rødkjøbing 27/1. — Danmark, Huusfeldt, ank. Harburg 2/2. — Criterion, Nielsen, ank. Masnedund 28/1. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Wisbech 28/1. — Erik, Hansen, ank. Kristiania 29/1. — Triton, Jensen, ank. Dysart 28/1. — Gølfon, Lund, ank. Dysart 30/1. — Ruth, Larsen, ank. Nykjøbing E. 31/1. — Apollo, Nielsen, ank. Caen 31/1. — Dagmar, Petersen, ank. Grangemouth 31/1. — Valborg, Rasmussen, ank. Frederiksstad 2/2. — Fylla, Hansen, ank. Usigny 1/2. — Ludvig, Braml, ank. Nykjøbing S. 2/2. — Sophie, Hansen, ank. Assens 3/2. — Otto, Klug, ank. Æroeskjøbing 2/2. — Activ, Mouritzen, ank. Frederiksstad 2/2.

Ers. Saturn, Nielsen, ank. Falmouth 26/1. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Skagen 27/1. — Albertha, Kronaum, ank. Fowey 26/1. — Arken, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 26/1. — De tre Søskende, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 29/1. — Sag, Olsen, ank. Carabella 29/1. — Anna, Mikkelsen, ank. Rio Hacha 30/1. — Thor, Petersen, ank. Hamburg 31/1. — Maagen, Mortensen, ank. Ancona 31/1. — Salus, Andersen, ank. Swansea 2/2. — Freden, Christensen, ank. Gibraltar 2/2.

INDHOLD:

Den internationale Konference i London om Sikkerhed til Søs. — Kjøbenhavn, den 5. Februar 1914. — Ny Lovforslag. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tydestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluffbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

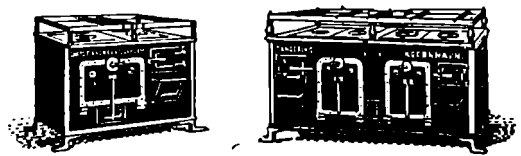
Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



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

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibbrug og Elevatorer.



Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Cimbria“.

Fra D'Herrer Vekselerere E. Friis og Berthold Nathansohn har Bestyrelsesraadet for Dampskibsselskabet „Cimbria“ modtaget følgende Skrivelse:

«Herved tillade vi os at anmode om, at der maa blive indkaldt en ekstraordinær Generalforsamling i D/S. „Cimbria“ til Behandling og eventuel Vedtagelse af:

Forslag til Selskabets Likvidation samt, dersom dette vedtages, Valg af en Likvidationskomité.

Saaftremt Selskabets ordinære Generalforsamling bliver afholdt inden Udgangen af næste Maaned, kan Bestyrelsen, dersom den maatte foretrække det, be-
tragte disse Forslag som gyldigt indleverede til denne, saaledes at Kravet om Indkaldelse af den ekstraordinære Generalforsamling bortfalder.

Kjøbenhavn, d. 31. Januar 1914.

Ærbødigst
(sign.) E. Friis. (sign.) Berthold Nathansohn.

Da de Herrer E. Friis og Berthold Nathansohn overfor Selskabet har documenteret, at de repræsenterer over $\frac{1}{2}$ af Selskabets Aktiekapital, har Bestyrelsesraadet i Henhold til Lovens § 9 andet Stykke ikke kunnet undslaa sig for at tage Begæringen til Følge og indkalder derfor herved til en ekstraordinær Generalforsamling med den forlangte Dagsorden.

Generalforsamlingen afholdes Fredag d. 27. Februar Kl. 3 $\frac{1}{2}$ paa Selskabets Kontor, Frederiksgade Nr. 1. 1ste Sal.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres hver Søndag 10—11 Fmd. og 1—3 Eftmd. paa Selskabets Kontor i Henhold til Lovens § 11.

BESTYRELSEN.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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.

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 A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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

Fjerde Søforsikringssselskab 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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde

udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{A/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. — Statstelefon 1. —
— Telefon 210. —

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Tlf. A. NYHOLM Tlf. 2159 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Hullebroen.
Alt Kød og Deltkølesvarer til
Skibsproulanterlag.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Froights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



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

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf. 2014 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.
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.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København N.
Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Stuerens 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.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindsløv, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec: Skibsarbejde.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekviperings** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hörnösand, Örnekildsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgillvareförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampkibe etc.

— Havarilagerer. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkriatenser.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

LANDMANDSBANKEN

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

Fraissinet's Varmluft-Fejeapparat
Patent for Røg- og Vandrørkedler.

1 Mund renser bekvemt en Kedel med 80-100 Iter 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 Dyr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

C. HANSEN

GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.556.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget hørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af Iordrigyade Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler:

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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 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. Mow's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

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 samt
og Patent Møntie

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 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedet fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

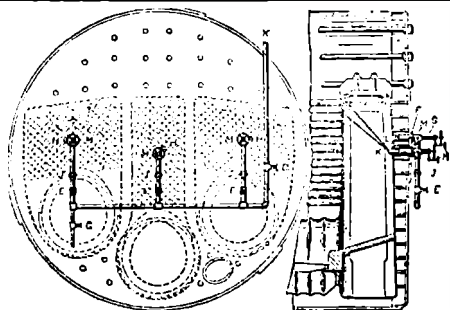
Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Februar 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Rørgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Lufstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstønen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Træknet.

Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



¶ 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. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.</p> <p>Compositioner</p> <p>Jærn-, Staal- og Træklibebunde</p> <p>• • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</p> <p>Inregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve Telefon 5601</p> <p>til Bankers og Lastrum</p> <p>• • Leverandør til Statebanerne • •</p>
---	--	---

**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 Tong købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING.
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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.
Smeararbejde af enhver Art udføres.

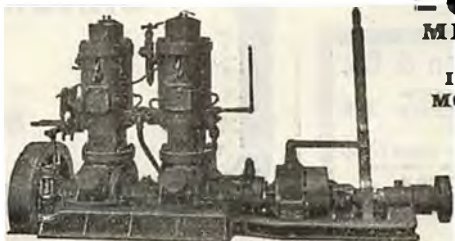
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

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

TUXHAM RAAOLIE-
MARINE-
MOTORER

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

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, 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.

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 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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reelen eller Havn.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjervecks Eftf., Helsingør.

Lager af Manila- og Hamptougværk

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

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.



RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

Paa Fællesrepræsentationens Møde den 7. d. M. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart betræffende Spørgsmaalet om Afsluttelse af en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Sverige til Afslutning af den den 2. November 1826 afsluttede Skibsfartstraktat. (2. Behandling). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om gensidig Anerkendelse af danske og russiske Regler om Sikkerhed paa Soen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

3. Skrivelse fra Samme med Andragende fra »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« angaaende Misbrug af Nødsignaler til Søs. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Konsul i Singapore. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme om eventuel Flytning af Konsulatet fra Porto Rico til San Juan og Besættelsen af Konsulatet i San Juan. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Forstaaelsen af svenske Kundgørelser vedrørende traadløs Telegrafering eller Telefonering fra Fartøj i Nærheden af svensk Kyststation. — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af »The London Gazette« angaaende Besejlingen af Cromarty Havn. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Paamønstring af betalende tyske Skibsdrenge med danske Sejlskibe i Hamburg. — Skrivelsen toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Love for den nu i Hamburg oprettede maritime Voldgiftsret samt Eksemplar af Cirkulære vedrørende sammes Medlemmer og Bestyrelse. — Skrivelsen toges til Efterretning.

10. Skrivelse fra Samme med Bekendtgørelse af den mellem Danmark og Bulgarien truffede Overenskomst om gensidig Behandling som mest begunstiget Nation. — Skrivelsen toges til Efterretning.

11. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende en den 1. Januar d. A. i Kraft traadt Forandring af Gebyrerne for franske Gesandtskaber og Konsulater i Udlandet. — Skrivelsen toges til Efterretning.

12. Skrivelse fra Samme om, at det er overdraget G. E. C. Gads Boghandel at forhandle Særtryk af Lov Nr. 103 af 29. April 1913 om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjergning. — Skrivelsen toges til Efterretning.

13. Belgisk »Avis au Navigateurs« angaaende Ostende Havn. — Sagen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 12. Februar 1914.

Fragtmarkedet og The Baltic and White Sea Conferences Bestyrelse. Ved et særligt Møde som Konferencens Bestyrelse har holdt i Bremen for kort Tid siden, var Fragtmarkedets uheldige Stilling Genstand for en alvorlig Overvejelse, som resulterede i følgende Resolution:

Efter The Baltic and White Sea Conferences Bestyrelses Mening, er Fragtmarkedets nærværende Stilling ganske ubegrundet. Raternes pludselige og alvorlige Fald er uden Eksempel, og staar aldeles ikke i Forhold til Handelsomsættningens ubetydelige Formindskelse. Grunden

dertil er hovedsagelig af finciel og forbigaaende Natur og vil ophøre lidt efter lidt.

Konferencens Bestyrelse er forvissat om, at den internationale Verdensomsætning er saaledes, at der er al Grund til at forudse en betydelig og almindelig Fremgang ved Østersø-Sæsonens Genaabning. Virkeliggørelsen af dette Maal kan fremskyndes og stimuleres ved, at Rederne nægter at slutte forud, undtagen paa saadanne Betingelser, som vil levne et rimeligt Udbytte af den anbragte Kapital, og Bestyrelsen anmoder indtrængende sine Medlemmer om loyalt at slutte sig til denne Politik.

Bestyrelsen har desuden valgt en Deputation, som skal konferere med »The International Shipping Federation« og lignende Selskaber om Forholdsregler imod den nuværende uheldige Stilling.

Dampskibsselskabet Torm har den 29. f. M. deklareret Udbytte for 1913 og der foreslaas et Udbytte paa 18 pCt. mod 14 pCt. i Fjor.

Til Reservefonden henlægges 400,000 Kr. mod 450,000 i Fjor, da der tillige henlagdes ekstra 100,000 Kr. til Kedler til to Skibe.

Skibene, hvis Byggepris er 3,561,971 Kr., blev i Fjor nedskreven til 1,845,835 Kr.

Af Nettooverskudet udbetales i Aar 198,000 Kr. til Aktionærerne, medens 204,000 henlægges til Reservefonden og 50,000 Kr. til Surveys, efterat 150,000 Kr. er afskrevet paa Skibene

Som man vil forstaa, er Status overordentlig fin og Aarets Resultat er særdeles smukt.

Dampskibsselskabet Skjalm Hvide har i 1913 indsejlet et Netto-Overskud af Kr. 155,276, hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale 15 pCt. Udbytte med Kr. 48,600, at afskrive paa Skibene Kr. 77,569, at afsætte til forestaaende Klassifikationer Kr. 20,000 og at overføre Kr. 9,107.

Dampskibsselskabet Myren har i 1913 indsejlet et Netto-Overskud af Kr. 342,882, hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale 8 pCt. Udbytte med Kr. 77,360, at henlægge til Reservefondet Kr. 235,023 og at overføre Kr. 30,499.

Dampskibsselskabet Progress har i 1913 med 3 Skibe, imod 4 Skibe i 1912, indsejlet et Netto-Overskud af Kr. 211,779, hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale 12 pCt. Udbytte, at henlægge 3 pCt. eller Kr. 21,000 til Udbytte Reguleringsfondet, at afskrive og henlægge Kr. 93,014 og at overføre Kr. 13,765.

Dampskibsselskabet Gefion har i 1913 indsejlet et Netto-Overskud af Kr. 301,566, hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale 12 pCt. Udbytte, at henlægge 2 pCt. eller Kr. 23,000 til Udbytte Reguleringsfondet, at henlægge og afskrive Kr. 125,579 og at overføre Kr. 14,987.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Ved et den 9. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Dansk-Fransk Dampskibsselskab vedtoges det at henstille til Generalforsamlingen at udbetale 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne for det forløbne Driftsaar. Skibenes Overskud med samtl. indvundne Renter udgør ialt Kr. 184,313; efter Fradrag af Renter, Administration og Tantiømer bliver der et Netto-Overskud af Kr. 144,321, som foreslaas fordelt med 31,500 (= 10 pCt.) til Aktionærerne, at henlægge Kr. 100,000 til Reserve- og Amortisationsfondet og at overføre i ny Regning Kr. 12,821. Generalforsamlingen vil blive afholdt Lørdag den 28. Februar.

Morsø Dampskibsselskab giver 15 pCt. i Udbytte fra 1913.

Navigationens undervisningen og Søneringen. Landstinget valgte den 4. ds. Udvalg angaaende Navigationens undervisningen og Søneringen. Valgt blev: Jørgen Bertelsen, Bojsen, Degnbøl, Deuntzer, Bramsen, Hvidberg, Harald Jensen, Lange, A. Lund, Vill. Lunn, Nordby, Holger Petersen, Sonne, Enevold Sørensen og Tvede.

Fragtspekulation. Da danske Sejlskibe i stor Udstrækning er i Fart paa Cornåll—Østersøen, ønsker jeg gennem *Dansk Søfartstidende* at henlede ærede Kollegers Opmærksomhed paa følgende Forhold:

Fra Fowey til Norrköping udskibes der hvert Aar meget store Partier »China Clay«, og det samme vil blive Tilfældet i Aar. Imidlertid har et Skibsmæglerfirma i Stockholm, Carl Hedin & Co., i Spekulationsøjemed overtaget en stor Del af den Transport, der bliver Tale om (mindst 2.000 Tons) til en forholdsvis billig Fragt. Nævnte Firma søger nu Skibe til Partiet, men da det er en Livssag for Skibsfarten at klare sig uden Spekulationsmæglere, bør Rederne være yderst varsomme overfor disse Laster. Hvis dette altid blev iagttaget overfor den Slags Tilfælde, vilde den usunde Fragtspekulation, som altid gør sit for at trykke Fragterne, forsvinde af sig selv. Det er ikke første Gang, at det nævnte Firma spekulerer i Fragter.

En svensk Reder.

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 Nordeuropas 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 tyder paa Østenvindens Genoptræden. Indtil Kap Verde forekommer ved Kysten hyppig Vinde mellem N. og NØ. Syd derfor ved Sierra Leone Kysten forekommer ofte Vindstille og nordvestlige Vinde, og tillige optræder Land- og Søhrise 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 Støvfald over den Del af Havet, som ligger Vest for Sahara. Omtrent Halvdelen af samtlige Tilfælde af Støvfald falder paa Februar Maaned, og det meget usigtbare Vejr, som Støvfaldet foraarsager, 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 Feralandsvinde i afgjort Overvægt. Vinterstormene paa De forenede Staters Atlanterhavs-kyst 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 stadig. Naar man ser bort fra Snefaldet, har Vejret denne Karakter helt ned til Bermuda Øerne. I Meksiko Bugten forekommer »Northers« nu sjældnere, hvorimod SØ. Vinde optræder meget hyppigt. Ved hele Mellemamerikas og Venezuelas Atlanterhavs-kyst og paa Antillerne blæser NØ. Passaten.

Stormene 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 taagefulde 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 indtil den 17. Januar indløbne Ismeldinger, at der endnu sent i December Maaned er rapporteret nogle Ishjerger. Saa langt mod Syd, som i November, blev Is dog ikke iagttaget. De rapporterede Bjerge befandt sig alle paa den nordlige Del af New Foundlands-bankerne og Øst derfor.

Efter forskellige Beretninger fra de kanadiske Stationer findes der i Belle Isle Strædet megen Pakis og Bjerge.

Paa Quebec sluttede Skibsfarten den 18. Decemher f. A.

Damperruterne paa N.-Atlanterhavet. Vestgaaende: Fra 1. Februar til 31. August begge Dage inkl. Fra Fastnet eller Bishop Rock efter Storcirkeløen, men ikke Syd derfor til 47° V. Lgd. og 41° 30' N. Br. og derfra i Kompaslinien eller Storcirkelbuen til Boston Fyrskib eller et Punkt Syd for Nantucket Shoals Fyrskib.

Østgaaende: Hele Aaret fra 40° 10' N. Br. og 70° V. Lgd. eller fra Boston.

Fra 1. Februar til 31. August begge Dage inkl. I Kompaslinien til 47° V. Lgd. paa 40° 30' N. Br. og derfra ikke Nrd for Storcirkelbuen til Fastnet eller Bishop Rock.

Fragtmarkedet.

Gennemgaaende er der kun faa Forandringer at notere i Ugens Løb. Den betydeligste er, at Raten for Hvede fra Vestaustralien er faldet til c. 24/6 U. K. eller Kontinentet paa Grund af det forøgede Udbud af Ballast-Tonnage, særlig fra Sydamerika. Fra Indien blev der akcepteret en Kende lavere Rater end Ugen i Forvejen, hvor-

imod Nord- og Sydamerika ligger saa temmelig uforandret. I det hele taget foregaar al Befragtning for Tiden meget trevent, og Matheden er særlig udpræget for La Platas og Sortehavets Vedkommende. Kulfragterne er i de fleste Retninger gaaet tilbage, hovedsagelig for større Baade ad Middelhavet til. Der betales bl. a. i Ugens Løb som følger:

Østen. Hvede fra to Havne Vesta Australien 24/6 til U. K. eller Kontinentet pr. Marts. Erts Port Pirie 24/6 Antwerpen, Annullering 5. Marts. Ris Birma 21/6 à 22/ O. C., 6 d. mindre Holland, 20/6 Fiume, Februar—Marts. Saigon 23/6 à 24/ Frankrig (én Havn), 24/ à 24/6 to Havne, Marts—April. Palmekærner 22/ (- 5 pCt.) Madras-Kysten/Marseille, 15. Marts—15. April. Bombay 17/ Dødvægtsbasis U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), Marts. Erts Bombay 17/ Filadelfia eller Baltimore, Marts.

Sortehavet etc. Korn for større Baade Nikolajeff 6/6 London eller Rotterdam, 6/9 Emden eller Weseren, 7/ Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt. Mindre Baade Kustendje 6/6 N. C. eller sany, 7/ Hamburg, prompt. Oliekager Novorossisk 10/3 én Havn Danmark, 10/6 to, 10/9 tre. 11/ fire Havne, 25. Februar—15. Marts. Korn Sulina 9/9 én Havn Danmark, 10/ to, 10/3 tre Havne. Maj. Azow 8/6 à 8/9 Rotterdam pr. April. Erts fra Poli 8/3 Rotterdam, 8/6 à 8/9 Antwerpen, 8/9 Middlesbro, 9/3 Maryport, prompt.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø 6/9 Aleksandria/Hamburg (2,200), 6/ à 6/3 London eller Hull, prompt. Salt 7/3 à 7/9 fra Sicilien eller Østspanien til Norge, 11/6 Iviza/Island (tre Havne). Fosfat 5/9 à 6/ Tunis/Nantes, 6/9 Sfax/Hamburg, 8/ Stettin. Esparto 10/ Oran eller Arzew/Dundee (800), prompt. Erts 5/6 Ergasteria eller Sifnos/Middlesbro, 5/6 Karthagen/Dunkerque, 4/3 Algier/Tynedock, 5/6 Lübeck (2,500), 4/4 1/2 Almeria/Rotterdam (3,000), 5/3 Sevilla/Rotterdam (1,900). Fra Bilbao 3/9 Cardiff, 4/1 1/2 Newport, 4/3 West Hartlepool, 4/ Rotterdam. Fra Nantes 3/ Swansea (1,450), 3/3 Rotterdam (1,460), 3/6 Emden (1,900).

Nordamerika. Deals Bay of Fundy eller Halifax 37/6 én, 38/9 to Havne Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 15. April/15. Maj. Korn New York 2/6 Lissabon eller Oporto. Petroleum i Kasser New York eller Filadelfia/Japan eller Korea 19 Cents, én eller to Havne, Marts—April. Kul Baltimore/Valencia 11/6, Virginia 14/ La Plata, Norfolk 15/ Rio Janeiro. Tømmer fra Golfen 78/9 Hull og West Hartlepool, 82/6 to Havne Holland og Yarmouth, 73/9 Sunderland, Marts. Sapelo 75/ U. K. eller Kontinentet, pr. Februar—Marts. Bomuld Port Arthur 31/3 Bremen pr. Februar, Golfen 30/ Rotterdam, 31/3 Hamburg, 32/6 begge Havne, Marts. Galveston 32/6 Liverpool. Sukker fra Cuba 13/3 à 13/6 Marseille, Marts. Fosfat 14/6 Tampa/Boucan (3,000), 15/ Cette (3,500). Salpeter fra Vestkysten 21/6 U. K. eller Kontinentet eller U. S. pr. prompt, 20/6 à 20/9 pr. Marts (7,000—10,000 Tons Baade). Timecharter for større Baade 3/7 1/2 à 4/ Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 14/ O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. April—Maj—Juni, 6 d. mindre direkte Havn. Buenos Aires 10/ én Havn Danmark, 10/3 to, 10/6 tre Havne, meget prompt. La Plata 7/6 Rotterdam, meget prompt. Quebraco fra Santa Fe 17/6 U. K. eller Kontinentet (- 6 d. direkte Havn) pr. Marts—April (4,500).

Østersøen. Raterne er omtrent ganske som for en Uge siden, og Laster er fremdeles meget knappe pr. prompt. Der noteres endvidere fra Libau eller Windau 25/ D. B. til Cardiff, 20/ à 21/ til Hull, Grimsby eller Tynen, Frcs. 26 Antwerpen eller Ghent.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/3 Riga, 4/9 Hollenau (1,600), 4/ Aalborg (2,000), 4/9 Bordeaux (2,900), 7/3 Oporto (1,600), 5/1 1/2 Lissabon (3,300), 7/9 Barcelona (2,700), 6/9 Marseille (5,000), 7/ Genua eller Livorno (4,000), 7/7 1/2 Neapel (4,000), 7/9 Palermo (2,700), 7/6 Konstantinopel (4,000), 7/9 Aleksandria (3,800), 7/6

Port Said (4,000—5,000), 6/6 Las Palmas, Teneriffa eller Madeira (1,700). Humberen 5/7 1/2 Reval (3,700), 5/3 Fredericia (650), 4/6 Rouen (1,650). Fra Firth of Forth 4/1 1/2 Aarhus (2,000), 5/7 1/2 Østnorge (1,000), 4/9 Rouen (2,500), 7/9 à 8/ Nizza. Cardiff eller Newport: 5/6 Lissabon (1,800), 7/6 Barcelona (4,000), Frcs. 8 à 8 1/4 Marseille (2,600), 7 1/4 Algier (4,400), 6/6 à 6/9 Genua eller Savona (5,000—5,500), 8/6 Venedig (4,000), 7/7 1/4 Konstantinopel (4,200), 7/4 1/4 Aleksandria (5,500), 7/ à 7/6 Port Said (5,500), 6/ Las Palmas (2,800), 6/6 Dakar (2,500), 13/9 à 14/3 Rio Janeiro, 14/9 Buenos Aires eller River Plate.

Skrevet den 10. Februar 1914.

Fragnetmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen Forandring fra sidste Indberetning. Danmark har i den forløbne Uge optaget enkelte Skibe, ligesom der noteres saa Kornlaster til Norge og Kontinentet. Østnorge udbyder nogle Is-, Feldspath- og Trælaster, men til meget lave Rater, som daarlig kan dække Udgifterne ved Transporten. Iøvrigt er der Tomhed overall i denne Fart, saa at Udsigterne for en nær Fremtid ikke er lyse.

Fra Bottenhavene er sluttet og sluttet forskellige Fragter til Rater, der ligger en Del højere, end hvad der sluttedes i Vinteren 1911—1912, men betydelig lavere end 1912—1913, og i enkelte Tilfælde er der antaget Rater til Frankrig, som ikke burde have været akcepteret, idet det kun gør Skade i Markedet.

Returfragter Vest fra ligger fremdeles yderst ma: der er for Øjeblikket ikke Kullaster til Danmark og kun ganske faa til Norge og Tyskland, ligesom der ogsaa mangler Clay- og Foderstoffer.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet nogenlunde uforandret siden sidste Beretning. Med det milde Vejr begynder Skibene saa smaat at røre paa sig, men nogen særlig Livlighed med Befragtninger spores der just ikke endnu. Noteringerne for Nordtysklands Vedkommende er de samme pr. aabne Vande og kan yderligere suppleres med Danzig, der noterer 6 M., Stralsund 4 M. for Rug. Lübeck søger ligeledes en Del Tonnage til omkring 4 1/2 M.; et prompt Skib opnaede 5 M. for Raajern til Kjøbenhavn. Sverig har egentlig kun fra Karlshamn og Karlskrona af særlig Interesse, og disse Pladser har endnu ikke mange Udbud; bl. a. noteres Kantsten til Wismar 4 M. og Brosten til Rostock 4 M., Danzig 4 à 4 1/4 M. Sundhavene slutter nu Skibe for Gødning til Danmark og gennemgaaende til samme Minimalrater som fra Kjøbenhavn. — Danmark optager enkelte Skibe for Byg og Hvede, bl. a. sluttedes Hvede Kalundborg/Svendborg 15 Øre, samt fra Mullerup til Jylland 16 Øre. Kjøbenhavn, som stadig er ret rolig, sluttede for Majs til Rødvig 13 Øre, Præsto 14 Øre, Svaneke 19 Øre samt Bomuldsfrø-kager til Ystad 25 Øre.

Generalforsamlinger.

Marstal Skipperforening

afholdt Generalforsamling den 23. f. M. Formanden, Bankbestyrer H. Clausen, mod Velkommen og omtalte at det havde været et godt Fragtaar. Desværre var tre af Foreningens Medlemmer afgaaet ved Døden i Aarets Løb; Formanden udtalte Foreningens Deltagelse overfor de Efterladte.

Kassereren oplæste det reviderede Regnskab, som enstemmig godkendtes. Af Indtægterne nævner vi: Formuo Kr. 1,124.83, Rente Kr. 27.05, Kontingent Kr. 1,088, Restancer for 1912 Kr. 16, Løtterigevinst Kr. 47.25. Udgifterne beløber sig til alt Kr. 936.74, saa Saldoen bliver paa Kr. 1,366.39.

Regnskabet for Sygekassen balancerede med Kr. 9,091.86 og Sygekassen ejede den 31. December 1913 Kr. 8,789.86.

Regnskabet for Understøttelsesforeningen balancerer med Kr. 7,047.83 og Kassen ejede den 31. December 1913 Kr. 66,818.83.

Foreningens Medlemsantal var i Aarets Løb forøget med 10 ny Medlemmer og ialt 92 Medlemmer havde faaet Understøttelse.

Efter Regnskabet's Afslæggelse gik man over til at fastsætte Beløbet for Understøttelse for det kommende Aar; man enedes om at forblive ved 40 Kr. og en Sygehjælp af 4 Kr. pr. Uge.

Til Støtte til Somanndsskolen i Marstal bevilgedes 100 Kr. Man vedtog paa Forslag af et Medlem, at Formandens Repræsentationsudgifter godtgøres ham. Generalforsamlingen henstillede til Bestyrelsen at Kassereren blev Medlem af samme.

Foreningen havde i Aarets Løb medvirket til Uddybningen af Farvandet ved Marstal.

Af Bestyrelsen fratraadte efter Tur H. Clausen og A. Svane, der ikke ønskede Genvalg. I Stedet for valgtes A. H. Friis og Chr. Albertsen. Revisorerne genvalgtes.

Dragør Skibsreder- og Skibsførerforening

holdt forleden Generalforsamling. Formanden, Skibsfører Isbrand Smith, hod velkommen, hvorefter Formanden for Byrådet pens. Lods Grejsen valgtes til Dirigent.

Kassereren pens. Lods J. Thejs allagde Regnskabet. Beholdningen er nu Kr. 24,909. 24 Enker har i Aarets Løb modtaget Pension. Enkepensionen fastsattes for de næste 5 Aar til 25 Kr.

Sluttelig drøftede man en Sammenslutning under en eller anden Form med Borgerforeningen, men der toges ingen Beslutning.

Dampskibsselskabet Hafnia

afholdt den 31. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Moldrup.

Bestyrelsens Formand, Fabrikejer Bjørn Stephensen, allagde Beretningen, hvornaf vi anfører følgende:

Det forløbne Aar har, som man af det fremlagte Regnskab vil se, givet et særdeles tilfredsstillende Resultat.

Skibene har for de mindres Vedkommende været anbragt i Fart paa Nord- og Østersøen, Hvide- og Middelhavet, medens de større, fra 4,000 Tons og opefter, har sejlet i Kystfart paa de Forenede Stater og Vestindien, et enkelt tillige paa Brasilien.

Der har været en Del Havarier at kæmpe med, dog paa et enkelt nær kun af mindre Betydning.

Selskabet har ogsaa haft ret store Udgifter til Reparationer og Klassifikationer, men disse er uundgaaelig nødvendige, naar Materialet skal være i god konkurrencedygtig Stand. Skibenes Tilstand i det hele er særdeles god og tilfredsstillende.

Udsigterne paa Fragtmarkedet er jo som bekendt alt andet end lyse for Tiden, og et Aar som 1913 bliver det nuværende jo langt fra, men en Del af Tonnagen er allerede anbragt i lønende Beskæftigelse, ligesom vi ogsaa har sikret os enkelte ret gode Kontrakter, saa at det tør haabes, at Resultatet af Aarets Drift ikke vil blive altfor utilfredsstillende.

For Regnskabet, der udviser et Overskud paa Kr. 944,427 og et Aktieudbytte paa 10 pCt. gives Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Fabrikejer Bjørn

Brekassen

holdt den 28. f. M. Generalforsamling. Regnskabet begyndte med en Beholdning paa Kr. 17,692.37 og sluttede med en Beholdning paa Kr. 18,065.30.

Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsfører R. Albertsen og S. L. Wober, og i Stedet for afdøde Skibsfører M. R. Weber valgtes Skibsfører C. Boye. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

Dampskibsselskabet Æro

afholdt den 5. ds. aarlig Generalforsamling i Æroskjøbing. Formanden, J. C. Jensen, allagde Beretning for det forløbne Aar, der viste, at Virksomheden er i stadig Fremgang. Udbyttet fastsattes til 8 pCt.

Havarier og Forlis.

Köln, Dpsk. af Stettin, kom den 29. f. M. paa Rejsen fra Hjemstedet til London med en Ladning Stykgods paa Grund paa Middeldgrunden, men kom flot med Assistance og ind i Frihavnen, hvor Ladningen blev opløst, da Skibet maatte reparere, for Rejsen kunde fortsættes.

India, Barkskib af Kivik, som paa Rejsen fra London til Ystad med en Ladning Kokes kom paa Grund paa Middeldgrunden, blev bragt flot af Svitzers og ind til Kjøbenhavn.

Schwabe, Skonnert af Hamburg, paa Rejsen fra Königsberg til Aalborg med en Ladning Rug, kom den 31. f. M. paa Grund paa Wittensgrund. Svitzers assisterer.

Skagen, Post-Dpsk., blev den 3. ds. ved Udgaende fra Skagen oversejlet af Dampskibet »Rimfaxe« af Kjøbenhavn. »Skagen« fik betydelig Skade paa Baghøds Side samt paa Styregrejer.

Martin, Motorjagt af Nakskov, kom paa Rejsen fra Skjelskor til Hamburg paa Grund ved Marstal. Skibet havde Assistance af Galense »Karoline« af Marstal, der tog en Del af Ladningen om Bord,

hvorefter det kom flot og stod ind i Marstal Havn, hvor Ladningen genudtoges og Rejsen blev fortsat, da Skibet var ubeskadiget.

Helena, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Isen ved Riga faaet en Del Skade, som repareres her i Kjøbenhavn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn's Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt følgende Skibe:

3/m. Skonnert »Rudolf« bygget 1884 i Nova Scotia, 425 Reg-Tons & 630 Tons dw. & 250 Sldr. Klasse 5. G. G. 1. 1. til Finland for Kr. 18,000.

3/m. Skonnert »Roslund«, bygget 1870 i Sønderland, 225 Reg-Tons, lastende 350 Tons dw. & 125 Sldr., Klasse 5. G. G. 1. 1. til Kaptajn Jøppa Jeppsson, Skillinge, for c. Kr. 9,000.

Skonnert »Oden«, bygget 1878 i Oscarshamn, 165 Reg-Tons, lastende 285 Tons dw. & 110 Sldr. til Åland for Kr. c. 10,000.

3/m. Skonnert »Th. Lohse«, af Marstal, bygget i Svendborg 1906, 70 Reg-Tons & 150 Tons dw. & 50 Sldr. Klasse 3. G. G. 1. 1. til 1922, solgt til Rusland.

Skonnertbrig »Ellida« af Lohals, 140 Reg-Tons, lastende 250 Tons dw. & 80 Sldr., bygget 1876 i Vejle, Klasse 5. G. G. 1. 1. til Solvesborg Skeppsmåklari & Speditionskontor, Solvesborg, for Kr. 12,500.

3/m. Skonnert »Rebecka« af Saltvik, 98 Reg-Tons, 210 Tons dw. & 70 Sldr., bygget 1908 i Saltvik, Klasse 3. G. G. 1. 1., til Kaptajn J. G. Andersson, St. Anna, for c. Kr. 21,500.

Skonnert »Lyo« af Thuro, 85 Reg-Tons & 165 Tons dw. & 50 Sldr., bygget Faaborg 1877, Klasse 5. G. G. 1. 1., til Kaptajn V. Lindmark m. fl. i Oscarshamn.

3/m. Skonnert »Christian« af Bogense, 70 Reg-Tons, 180 Tons dw. & 55 Sldr., bygget Fjellebroen 1904, forsynet med 50—60 H. K. »Neptun« Motor, Fart 7 Mil, til Chr. Nielsen & Co., Nykjøbing F. for Kr. 33,000.

Nyt Diesel-Motor Skib. Den 4. ds. afholdtes en vellykket Provatur i Sundet med et nyt Diesel-Motor Skib »Krouprins Gustaf Adolf«, bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri for Regning Rederiaktiebolaget »Nordstjernen« i Stockholm.

»Krouprins Gustaf Adolf« er Søsterskib til Dieselmotor Skibet »Suecia« og »Pedro Christophersen«, der afleveredes i 1912—13 og saaledes det tredje i Rækken af en Flaade paa i alt 6 Skibe, som ovennævnte Selskab har bestilt hos Burmeister & Wain.

Hoved-Dimensionerne er: 363' × 51' 3" × 25' 6" til Hoveddæk. Bæreevnen er 6,500 Tons. Hestekraften: 2,000 ind. HK., fordelt paa to Hovedmotorer. Alt Dæksmaskineri som Styreapparat, Spil og Ankerspil m. m. er elektrisk drevet. For et begrænset Antal Passagerer findes 8 smukt udstyrede Kamre med Bade og Toilet-rum og en smuk Salon.

I Provaturen deltog den sveusko Minister Günthor, Repræsentanter for begge Selskabers Bestyrelse og Direktion samt flere Indbudne.

Da de fastsatte Prøver var foretagne, overtoges Skibet af Rederiet, hvis Flag derefter hejstes.

Fra Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Værft paa Refshaleoen sattes den 31. f. M. en ny flot Passagerdamper til Farten Kjøbenhavn—Rønne i Vandet.

Skibet, der er større end sine Forgængere i Ruten »Skandia« og »Ørnene«, er ligesom disse bygget for Regning Aktieselskabet Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.

Dimensionerne er: Længde 222', Bredde 34' og Dybde til Åvning Dæk 21' 3".

Skibet bliver helt igennem smukt og elegant udstyret, svarende til Nutidens Fordringer for en moderne Passagerdamper.

Af specielle Fordele skal nævnes, at der er indrettet Soparatkamre paa Hoveddækket foran Maskin- og Kedelrummet, ligesom ogsaa Spisesalonen er lagt paa Dækket; forøvrigt faar Skibet mange flere Passagerkamre end i de tidligere Skibe.

Allt i alt faar det bornholmske Rederi ved det ny Skib en værdifuld Forøgelse af sin Flaade.

Skibet gik smukt paa Vandet og fik i Daaben Navnet »Heimdal«; det skal føres af Hr. Kaptajn H. Lund, der er Tilsynsforende med Skibet under Bygningen.

Afløbningen overværedes af Repræsentanter for begge Selskabers Bestyrelse og Direktion og flere Indbudne.



2. Paa 2,3 m Grunden er rejst en sort Pæl med sort Cylinder, 12½° (misv. N. t. E. 7/8 E.) fra Grænsetaarnet og 67° (misv. E. t. N. 9/8 N.) fra *Ras el Ketef.* 33° 12' 27" N. 11° 34' 23" E.
 3. Paa 2,7 m Grunden er rejst en sort Pæl med rød Kegel, henholdsvis 9° (misv. N. t. E. 1/2 E.) og 61° (misv. E. t. N. 7/8 N.) fra samme Punkter. 33° 12' 54" N. 11° 34' 08" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	England:
N 3497	England, east coast. — River Humber, Thorngumbald lights to Barton haven, including Hull Road.
R 2148	France, north coast. — Cayeux to Boulogne.
R 2744	France, north coast. — The channels and road of Morlaix.
R 2562	China. — Canton river with its western branches.
R 101	Japan, Nipon. — Plans of anchorages in Rikuoku gulf.
† 3497	England, east coast. — Hull road.
R 3778	The World. — Telegraph chart of the world, sheet I.
R 3779	The World. — Telegraph chart of the world, sheet II.
R 3780	The World. — Telegraph chart of the world, sheet III.
R 2129	United States. — Long island and Baltimore bays.
R 2372	Baltic. — Libau to Lyser ort.
R 1762	Mediterranean. — Zante bay.
R 2650	Russian Maritime Province. — Strait of Tartary.
R 540	Brazil. — Bahia de Todos os Santos.
† 3300	Russia. — Windau.
N 1461	Baltic Pilot, Part III.
N 1461	Mediterranean. — Approaches to Genoa.
R 1770	Baltic. — Port of Libau, Windau.
R 86	Spain. — Cadiz bay and approaches.
† 1461	Mediterranean. — Genoa.
	List of Lights and Time Signals, 1914.
	<i>Frankrig:</i>
R 846	Cherbourg à la Hougue.
R 849	Rade de la Hougue.
R 3033	De Lorient à la Gironde.
	<i>Tyskland:</i>
R 76	Nordsee, Deutsche Küste: Die Ems von Pogum bis Papenburg. 1 : 25 000.
N N	Gezeitentafeln für 1915.
R 13	Ostsee, Russische Küste: Gewässer um Hangö. 1 : 33 900.
R 530	Westindien: Golf von Mexico, Südwestlicher Teil. 1 : 1 000 000.
N N	Westindien, Karabisches Meer: Cabo de la Vela bis Panama-Kanal. 1 : 900 000.
R 268	Englischer Kanal, Frankreich, Nordküste: Cherbourg-Hafen. 1 : 12 500.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sørøe Hav og Arctiske Hav.* "Efterretninger for Søfarende" udgaar ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogeldterne. Enhver Nummer erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Kjøbenhavn. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, snarfrømt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvilde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lydøder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 226. Finland. Bottnisko Bugt Storbrotten.** Fyrskib midlertidig inddraget.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/307. Berlin 1914.)
Storbrotten Fyrskib er inddraget paa Grund af Is. 60° 25' N. 19° 13' E.
- 227. Rusland. Riga Bugt. Ajnesh (Hainash) og Rojen.** Fyr midlertidig slukket.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/308. Berlin 1914.)
 Da Trafikken er stoppet paa Grund af Is, er følgende Fyr midlertidig slukket:
 1. Det røde og grønne, faste Fyr paa Bølgebryderen ved *Ajnesh*. 57° 52' N. 24° 21' E.
 2. Det røde og grønne, faste Fyr paa Bølgebryderen ved *Rojen*. 57° 30' N. 22° 50' E.
- 228. Rusland. Nekman Grund Fyrskib midlertidig inddraget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/307. Berlin 1914.)
Nekman Grund Fyrskib er inddraget paa Grund af Is. 59° 05' N. 22° 13' E.
- 229. Tyskland. Swinemünde. Skydning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/242. Berlin 1914.)
 I Tiden fra den 17de til den 21de Februar d. A. skydes der i to Dage, sandsynligvis den 17de og 18de, ud over Søen fra E.- og W.-Siden af Indløbet til *Swinemünde*. Paa Skydedagene er der hejst et grønt Flag paa Fyrtaarnet fra Kl. 8 Fm. indtil Skydningens Ophør, og Havnen og Reden er spærret. Paa de Dage, paa hvilke der ikke skydes, er der hejst en grøn Lanterne fra Kl. 4 Fm indtil Daggry og derefter et grønt Flag paa Lods-taarnet. Fyrtaarnet: 53° 55' N. 14° 17' E.
- 230. Tyskland. Gabelslach Fyrskib. Undervands-Taagesignal midlertidig ophørt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/306. Berlin 1914.)
 Paa Grund af Eftersyn er Undervands-Taagesignalet ophørt for 2 à 3 Uger. 54° 31' N. 10° 24' E.

231. Tyskland. Eekornfærde Fjord. Oplysning om Banker.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/244. Berlin 1914.)
Paa Grund af den ny maalte Mål er den tidligere Milebaake paa *Der Ort* Pynt nedlagt. 54° 28', N. 9° 52' E. Den store Baake ved *Dänisch-Nienhof* bliver staaende indtil videre. 54° 29', N. 10° 06', E. Positionerne svarer til danske Kort; naar der adderes 0', til Br., svarer de til tyske Kort.
(Kort Nr. 157, 160 og 243.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/158. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

232. Danmark. Store-Bælt. Sprogø S. Lystønde ikke paa Station. 55° 18' (09") N. 10° 58' (32") E.

III. Kategat, Limfjorden og Skagerrak.

233. Danmark. Limfjorden. Tambo-Sund. Farvand spærret.
I Anledning af at et Dæmnings- og Broanlæg mellem *Jegndø* og *Thyholm* er under Udførelse, affyses al Sejlads gennem *Tambo-Sund*. 56° 38 1/2' N. 8° 36' E.

234. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Gasseholm-Løb og Havrevlen. Ledefyr tændes.

Om kort Tid tændes *Gasseholm-Løb* ny Ledefyr i Stedet for de Ledefyr, som blev slukket i Foraaret 1913 (se „E. f. S.“ Nr. 14/220, 1913).

Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar c. 120 m 70° (misv. E. 3/4 N.) fra *Thyborøn-Kanal* Vinkelstyr (se „E. f. S.“ Nr. 23/242, 1913). Flammens Højde: c. 3 m. Synsvide: 8 Sm. Lysevne: 16 Sm. 3 m højt Fyrhus.

Bægfyrret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 2s, Lys c. 1 s, Mørke c. 1 s, som staar 1200 m c. 340° (misv. N. 3/4 W.) fra Forfyret. Flammens Højde: c. 10 m. Synsvide: 11 Sm. Lysevne: 17 Sm. 9 m høj Fyrbaake.

Holdt overet i Pejling c. 340°, leder de gennem *Gasseholm-Løb* paa Strækningen mellem Lystønderne *Thyborøn-Kanal* Nr. 2 og Nr. 3.

Paa Grund af Farvandenes Foranderlighed er denne Fyrbelysning kun til Vejledning for lokalt kendte Folk.

Thyborøn-Kanal Vinkelstyr: 56° 43' 20" N. 8° 14' 40" E.

Fra den midlertidige Forbaake ved *Thyborøn-Kanal* vises en rød Lanterne, naar Vejrforholdene ikke forhindrer det. Den røde Lanterne er synlig i en Vinkel paa c. 1 Streg paa hver Side af Indsejlingslinien. Vinkelstyret, holdt overet med denne Lanterne, leder gennem Løbet over *Havrevlen*. (Se „E. f. S.“ Nr. 51/233, 1913.)
(Kort Nr. 158. Danske Lods Side 111. Fyr-Fort. Nr. 60 og 56b.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

235. Norge. Karmsund. Grunde.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/1. Kristiania 1914.)

Ved Opmåling i 1913 er der fundet følgende Grunde: 1) En 3, m Baae 200 m 110° (misv. SE. t. E.) fra *Bugnesskjær* (*Koppervik*). *Bugnesskjær*: 59° 17' 47" N. 5° 19' 12" E. 2) En 6, m Baae 450 m 121° (misv. SE. fra *Bugnesskjær* (*Koppervik*). 3) En 5 m Baae 100 m 31° (misv. NE.) for 7,3 m (4 Fv.) Grunden SW. for *Ternelohn* (*vestre Bukken*). *Ternelohn*: 59° 14 1/2' N. 5° 22 1/4' E.

262. Italien. Messina Stræde. Forbudt Ankerplads.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/261. Berlin 1914.)
Det er absolut forbudt at ankre ud for følgende Kyststrækninger:
1. Paa E.-Kysten. Fra et Punkt c. 300 m S. for *Villa S. Giovanni* Syd efter indtil *Catona* Munding.

2. Paa W.-Kysten. a) Ud for *Messina* Havn fra *Ziadelle* N. efter til Fort *Campagna* (*S. Salvatore*). b) N. for *Messina* fra *Annunziata* Munding indtil c. 100 m S. for *S. Francesco di Paola* Munding. *Messina*: 38° 12' N. 15° 34' E.

263. Sicilien W.-Kyst. Marsala. Fyr alter normalt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 35/103. Genova 1914.)
Fyret paa W.-Molens Hoved er atter i Orden. 37° 47' 09" N. 12° 26' 15" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/165. København 1914.)

264. Italien E.-Kyst. Oplysning om Radiotelegraf-Stationer.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/264. Berlin 1914.)
Veste Radiotelegraf-Station er lukket, og i Stedet for er Radiotelegraf-Stationen ved *Centoporti* aabnet. Kaldesignal *J C M*. *Veste*: 41° 52', N. 16° 10', E.

265. Grækenland. Koroni. Fyr slukket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 178. London 1914.)
Koroni røde, faste Fyr er ødelagt af Søen. 36° 48' N. 21° 58' E.

266. Grækenland. Moni (Ægina) Fyr tændt.

(„Announce aux Navigateurs“ Nr. 140. Athen, Januar 1914.)
Paa W.-Pynten af Øen *Moni*, 78 m inden for Yderenden, er tændt et ubevogtet, hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 7,5 s, Lyn 0,3 s, Mørke 1,6 s, Lyn 0,3 s, Mørke 5,3 s. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 292 1/2° til 321 1/2°;	
2. rødt i — 321 1/2° — 335 1/2°;	over <i>Petro Karavo</i> Skær og Øen <i>Platia</i> ;
3. hvidt i — 335 1/2° — 74 1/2°;	
4. formørket i — 74 1/2° — 164 1/2°;	over <i>Meloni</i> Grundene;
5. rødt i — 164 1/2° — 172 1/2°;	i Løbet mellem Øerne <i>Anghistri</i> og <i>Ægini</i> ;
6. grønt i — 172 1/2° — 222 1/2°;	over <i>Ægina</i> Grundene og Ankerpladsen <i>Aghios Vassilis</i> (<i>Perivola</i> eller <i>Marathon</i>).

Flammens Højde: 23 m. Lysevne: 13 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Fyret er i Skjul af *Moni* i Pejlinger fra 222 1/2° til 292 1/2°. 37° 40' 54" N. 23° 25' 36" E.

267. Rumænien. Sorte Hav. Fidonisi (Slange) Ø. Taagesignal gives.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/259. Berlin 1914.)

Fra Fyret paa Øen *Fidonisi* E. for *Sulina* Mundingen af *Donau* gives Taagesignal, To-Knald hver 8 m, Knald, Pause c. 1/2 m, Knald, Pause c. 7 1/2 m. 45° 16' N. 30° 14' E.

268. Tripolis (Libyen). Bengasi S. Ras Teyonas SSW. Grund.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 34/36. Genova 1914.)

SSW. for *Ras Teyonas* er fundet en Sandgrund med 2 m Vand 259° (misv. W. 1/2 S.) fra *Marabutto Abu* (*Bou Takra*) og 359° (misv. N. 1/2 E.) fra Pynten *Le Tre Palmes*. Man bør holde sig mindst 1 Sm fra Land. 31° 56' 20" N. 19° 56' 00" E.

269. Tunis. Ras Ashdir. Almærkning.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 36/191. Paris 1914.)

1. Det lille, hvide Grænseskaarn ved *Ras Ashdir* har faaet en hvid Kugle paa Toppen. 33° 09' 54" N. 11° 33' 41" E.

- 236. Tyskland. Østfrisiske Øer. Borkum. Skydning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/250. Berlin 1914.)
 Den 18de og 19de Februar d. A. skydes der fra *Borkum* ud over Søen fra Kl. 9 E.m. Den farlige Zone omfatter *Osterems* fra Anduvningstønden til Tønderne *O L* og *O 6*, *Riffgat* og *Westerems* fra Linien „*Riffgat* Fløjtetønde—*Tønde W 6*“. *Westerems* ydre Anduvningstønde indtil Linien „*Westerems* indre Anduvningstønde—*Tønde W 6*“. *Westerems* er spærret. *Hubertgat* og *Randzelgat* er aaben for Trafikken, dog skal man ved Overgangsstedet holde sig tæt til Tønderne *W E*, *W F*, *W G* og *W H*. *Borkum* Fyr: 53° 35½' N. 6° 40' E.
- 237. Tyskland. Ems. Möwensteert. Grund tiltaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/251. Berlin 1914.)
 S.-Spidsen af *Möwensteert* har skudt sig S.E. i fra Tønden *W N*, saaledes at Dybden i Midten af *Randzelgat*, som ligger i Retning af N.-Kanten af Lysvinklen med fast Lys i *Pisum* Fyr, højst er 9,5 m ved *Middel-Højvande*. Dybgaende Skibe skal holde sig i den NE-lige Halvdel af den Lysvinkel i *Kampen Fyr*, som viser fast Lys. Tønde *W N*: 53° 29', 8 N. 6° 48', 7 E.
- 238. Holland. Wester-Schelde. Nieuw-Neuzenpolder. Skydning.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 30/275. 's-Gravenhage 1914.)
 Den 17de Februar d. A. og om nødvendigt de følgende Dage afholdes Skydeøvelser ved *Nieuw-Neuzenpolder*. Der skydes i W.-lig Retning. N.- og S.-Grænsen af den farlige Zone er angivet ved 2 Sæt Baaker paa det E.-lige Dige ved *Braakman*. Under Skydningen er der paa Skydepladsen hejst et rødt Flag, som hejses halvt op 3 Timer før og i Top 1 Time før Skydningens Begyndelse. 51° 20½' N. 3° 48½' E.
- 239. Belgien. Ostende. Vandstands-Signaler.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 29/266. 's-Gravenhage 1914.)
 Ved Batteriet paa det E.-lige Havnehoed gives nu følgende Signaler for Dybden:
 Et rødt Lys under et grønt Lys betyder 2,1 m
 Et grønt — — — — — 2,4 —
 Et rødt — — — — — 2,7 —
 Et rødt — — — — — 3,3 —
 Et grønt Lys under et rødt Lys — — — — — 4,2 —
 Et hvidt Lys — — — — — 4,8 —
 Et grønt Lys under et hvidt Lys — — — — — 5,1 —
 Et rødt — — — — — 5,4 —
 Et hvidt — — — — — 5,7 —
 Et — — — — — 6,0 —
 Et — — — — — 6,3 —
 Et grønt — — — — — 6,6 —
 Et grønt Lys under et rødt og over et hvidt Lys — — — — — 6,9 c. 51° 14' N. 2° 56' E.
- 240. England. Themson. East Swin Kanal. Vrag borttaget.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 29/267. 's-Gravenhage 1914.)
 Vraget af Brigantinen *Eleonor*, der laa 3,2 Sm 165° (misv. S.) fra *Gumfleet Fyr*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 51° 43' N. 1° 22' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/106. København 1914.)
- 241. England. Themson. Medway. Sheerness Bar. Lystønde udlagt og flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 230. London 1914.)
Sheerness Bar rød og hvid tærned Lystønde Nr. 6, der viser rødt Et-Blink hver 5 s., er udlagt 73 m 145° (misv. S. t. E. ¾ E.) fra sin tidligere Plads; den ligger nu 890 m 12° (misv. NE. t. N. 5/8 N.) fra „*Beacon building*“ paa *Cheney Spii*. 51° 27¼' N. 0° 47¾' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1392. København 1913.)
- 255. Porto Rico W.-Kyst. Mayaguez. Forfyr flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 4/254. Washington 1914.)
 Forfyret ved *Mayaguez* Havn er flyttet c. 340 m i Fyrliniens Retning. Det staar nu 685 m fra Bagfyret. 18° 12' 37" N. 67° 09' 31" W.
- 256. Brasilien. Pernambuco. Bølgebryder forlængt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 169. London 1914.)
Recife Bølgebryder er blevet forlængt 0,5 Sm i NE.-lig Retning. 8° 03¼' S. 34° 52' W.
- 257. Brasilien. São Sebastião Kanal. Grund findes ikke.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/284. Berlin 1914.)
 Grunden, som laa 1,7 Sm 185° (misv. S. t. W. 1/8 W.) fra *São Sebastião Kirke*, er forgyves eftersøgt.
Moleques Skæret, paa hvilket Fyret er tændt, ligger 1,7 Sm 204° (misv. SW. t. S. 1/8 S.) fra ovennævnte Kirke. c. 23° 50', 6 S. 45° 24¼' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1747. København 1913.)
- VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**
- 258. Frankrig. Toulon. Fyr tændt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 41/217. Paris 1914.)
 Et midlertidigt grønt, fast Fyr er tændt paa det E.-lige Molehoved ved Indløbet til det gamle Bassin (*Chaine Vieille*). 43° 07' 05" N. 5° 55' 40" E.
- 259. Frankrig. Iles d'Hyères. Korsika. La Vacca. Skydning.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 46/214. Paris 1914.)
 Der afholdes Skydeøvelser i Farvandet ved *Iles d'Hyères* og ved *La Vacca* fra den 5te Marts til den 15de April 1914. Den farlige Zone ved *Iles d'Hyères* begrænses af Kysten, Bredeparallellen paa 42° 50' N. og Meridianerne gennem *Les Médès* og *Bagau*. Den farlige Zone ved *La Vacca* begrænses af Kysten, Bredeparallellerne gennem *Saint-Cyprien* og *Capiccio* og Meridianen paa 9° 30' E. Under Skydningen er et rødt Flag hejst ved Semaforstationerne *Porquerolles*, *Giens*, *Tiitan* og *Béna* samt paa *Pointe des Médès*. Oplysning om Natskydning erholdes hos *Les Administrateurs des quartiers maritimes* i *Marseille*, *Toulon*, *Saint-Tropez*, *Cannes*, *Antibes* og *Nice*. Da Over-sigten over Skydepladsen er særlig vanskelig, advares Skibe mod at komme ind i den farlige Zone. De skydende Skibe fører foruden de reglementerede Lanterner en rød Lanterne paa Mastetoppen. Saavidt muligt er der posteret 2 Torpedobaadsjagere ved den farlige Zone. Maalet fører ingen Lanterne, hvad enten de slæbes, driver eller er opankrede. Slæbedamperne fører de reglementerede Lanterner og bruger en 2000 m lang Slæber. Man skal gaa mindst 3 Sm agten om Slæbedamperne. *Iles d'Hyères*: 43° 02' N. 6° 28' E. *Saint-Cyprien*: 41° 37' N. 9° 21½' E.
- 260. Italien W.-Kyst. Giglio. Capelrosso Fyr forandret.**
 („Arvisti ai Naviganti“ Nr. 35/108. Genova 1914.)
Capelrosso Fyr paa S.-Enden af Øen *Giglio* viser nu hvidt Et-Blink hver 15 s., Blink 1,5 s., Mørke 13,5 s., 42° 19' 19" N. 10° 55' 17" E.
- 261. Italien W.-Kyst. Amalfi. Mole. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/260. Berlin 1914.)
 Ved Kysten S. for *Amalfi* er bygget en Mole, der begynder c. 500 m 238° (misv. SW. t. W. 7/8 W.) fra *Torre di Amalfi* og strækker sig 40 m i Retning 170° (misv. S. 1/8 E.). Paa Yderenden af Molen er tændt et grønt, fast Fyr. Synsvidde: 4 Sm. c. 40° 38' N. 14° 36' E.

242. England. Tyne. Undersøgeltes-Ankerplads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 181. London 1914.)

Den indre Undersøgeltes-Ankerplads er udvidet og omfatter nu den Del af Floden, som ligger mellem nedennævnte Grænser:

- Mod Nord. En Linie trukket fra S.-Enden af Færgestedet, lige over for Havne-mesterens Kontor, i Retning 91° (misv. E. t. S. $\frac{1}{2}$ S.) til Færgestedet ved *Panash* Pynt.
- Mod Syd. En Linie trukket fra Midterpiieren ved Indløbet til *Albert Edwards* Dok i Retning 103° (misv. SE. t. E. $\frac{1}{8}$ E.) til W.-Hjørnet af *South Shields* Toldbodbygning. 55° 00' N. 1° 26 $\frac{1}{2}$ ' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**243. Frankrig. Les Minquiers. Les Brisants du Sud. Fløjetønde inddraget.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 411/215. Paris 1914.)

Den sorte Fløjetønde *Les Brisants du Sud* Nr. 5 er permanent inddraget. 48° 54' 09" N. 2° 18' 21" W.

244. England. Royal Sovereign Fyrskib E. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 198. London 1914.)

Vraget af Skonertern *Gordon* med en Mast over Vandet ligger $7\frac{1}{4}$ Sm 177° (misv. S. t. W.) fra *Baldow* Mølle ved *Hastings*. En grøn Tønde, mærket „*Wreck*“, ligger c. 100 m S. for Vraget. Tæt ved Vraget ligger et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. 50° 46' 00" N. 0° 34' 12" E.

245. England. Southampton. Stansore Pynt E. Forsøgstønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 188. London 1914.)

To store Forsøgstønder er udlagt 0,57 Sm 85° (misv. E. t. S.) fra Pælen paa *Stansore* Pynt. Den ene Tønde ligger 140 m NE. for den anden. *Stansore* Pynt: 50° 47' N. 1° 20 $\frac{1}{2}$ ' W.

246. England. Portland. Fyr tøndt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 196. London 1914.)

Paa Yderenden af *Deestroyer* Mølene, W. for Kulpiieren, er tændt følgende Fyr: a) W.-Mølen, et rødt, fast Fyr. b) Midtermølen, et grønt, fast Fyr. c) E.-Mølen, et grønt, fast Fyr. Synsvide: 2 Sm. 50° 34 $\frac{1}{4}$ ' N. 2° 26 $\frac{1}{4}$ ' W.

247. England. Eddystone. Undervandsklokke-tønder inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 5. London 1914.)

De to Klokke- og Undervandsklokke-tønder, som til Forsøg var udlagt i Nærheden af *Eddystone* Fyr, er inddraget. 50° 11' N. 4° 16' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2723. København 1912.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**248. Portugisisk W.-Afrika. Lobito Bugt. Fyr og Afmærkning.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/283. Berlin 1914.)

1. Det ny Fyr paa Kysten E. for *Lobito* Pynt opføres c. 2100 m 91 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra Fyret paa Pynten. Det bliver et hvidt og rødt Lyntfyr, der viser 3 Llyn hvert Minut, 2 hvide Llyn og 1 rødt Llyn. Synsvide: 20 Sm. c. 12° 18 $\frac{1}{2}$ ' S. 13° 37 $\frac{1}{2}$ ' E.

2. Naar det ny Fyr tændes, slukkes det hvide Llynfyr paa *Lobito* Pynt, og c. 200 m 78° (misv. E. $\frac{1}{2}$ S.) fra dette Fyr paa E.-Siden af Pyntens Yderende, der nu strækker sig til dette Punkt, tændes et rødt, fast Fyr. Synsvide: 3 Sm.

3. Paa Yderenden af Broen paa W.-Siden af *Lobito* Bugt tændes et rødt, fast Fyr. c. 12° 19 $\frac{3}{4}$ ' S. 13° 35' E.

4. Omtrint 1950 m 230° (misv. WSW.) fra det gamle Fyr paa *Lobito* Pynt er bygget et Hospital, fra hvilket der ofte er Lys synligt.

5. Ved 10 m Grænsen paa E.-Siden af Bugten skal udlægges to sorte Lystønder, som viser grønt Lys, henholdsvis 850 m 125° (misv. SE. $\frac{5}{8}$ S.) og 2250 m 203° (misv. SW. $\frac{3}{8}$ S.) fra det gamle Fyr paa *Lobito* Pynt.

6. Den røde Lystønde, som ligger c. 400 m S. for det gamle Fyr paa *Lobito* Pynt, skal inddrages. Denne Lystønde viser rødt og ikke grønt, fast Lyr.

Lystønden, der viste rødt, fast Lys og læa E. for det gamle Fyr paa *Lobito* Pynt, er inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2400. København 1913.)

249. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Inckse Sund.

John Rock Tønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41245. Washington 1914.)

John Rock Spirtønde 4 er ombyttet med en Spidstønde. 43° 40' 40" N. 70° 07' 20" W.

250. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. York River Havn. Klokke-tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41246. Washington 1914.)

York Harbor Klokketønde er flyttet c. 0,4 Sm S. efter og ligger nu 199 $\frac{1}{2}$ ° (misv. SW. t. S.) fra *Kap Veddeck* Fyr og 330 $\frac{1}{4}$ ° (misv. N. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra *York Ledge* Baake. *Kap Veddeck* Fyr: 43° 09' 55" N. 70° 35' 29" W.

251. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth. Seward Rocks Tønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41247. Washington 1914.)

Seward Rocks Spirtønde 13 er ombyttet med en Stumpstønde. 43° 04' 42" N. 70° 44' 55" W.

252. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt Munding. Under-vandshindring.

(„Notice to Mariners“ Nr. 224. London 1914.)

En Undervandshindring, paa hvilken en Lægter med 2 $\frac{1}{2}$ m Dybgaende har rørt, er rapporteret 3,6 Sm 17° (misv. NNE.) fra *Kap Henry* Fyr. 36° 59' 00" N. 75° 58' 47" W. (ifølge *engelsk* Kort Nr. 2843 a).

253. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Orton Cove Upper. Oplysning om Ledefyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41304. Washington 1914.)

Forlyret er det samme som *Upper Lileput Channel* Forlyr og ikke som tidligere anført *Upper Midnight Channel* Forlyr. Baglyret staar 830 m 241 $\frac{1}{2}$ ° (misv. NE. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) fra Forlyret, som ligger paa 34° 04' 15" N. 77° 55' 45" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2105 og 5/215. København 1913 og 1914.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**254. St. Domingo (Haiti). Samana Bugt. Baake og Tønder forsvundet.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 173. London 1914.)

Følgende Sømærker er forsvundet:

- Baaken paa *Balandra* Pynt. 19° 11 $\frac{1}{4}$ ' N. 69° 13 $\frac{1}{2}$ ' W.
- Tønderne Nr. 1, 2, 3, 4, 6 og 8 paa N.-Siden af Bugten.

55

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 146. Red Sea, Western Shore. Massawa—Light re-established; Character altered. Former Notice, No. 1387 of 1913. Position. On east extreme of Massawa island. Lat. 15° 36' N., long. 39° 27' E. Abridged description. Lt. Fl., ev. 5 sec., 85 ft., vis. 15 m. Details: Character. A flashing white light every five seconds, showing thus:
Flash, $\frac{1}{4}$ sec., $\frac{1}{4}$ sec., eclipse

Elevation. 85 feet. Visibility. 15 miles. (Notice No. 146 of 1914, dated 26th January.)
Charts affected. No. 460, Massawa harbour. No. 164, Massawa channel. No. 84, Red sea, sheet IV. No. 2523, Red sea. Publications. List of Lights, Part V., 1913, No. 2185. Red Sea Pilot, 1909, page 226.

No. 155. Sumatra, West Coast. Singkel road—Light established. Position. On outer end of new pier, at a distance of seven-tenths of a cable. 233° (S. 53° W. Mag.), from Singkel light. Lat. 2° 16' N., long. 97° 45' E. Abridged description. Lt. F., Red, vis. 5 m. Details: Character. A fixed red light. Visibility. 5 miles. Remarks. The other details are not stated. Position approximate has been placed against this light on the charts. Note. From the position given above, the pier extends in a north-easterly direction to the shore. Variation. Nil. (Notice No. 155 of 1914, dated 27th January.)

Charts affected. No. 2284, Plan of Singkel road. No. 855, Plan of Banjak islands, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 93. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 307.

No. 169. Sumatra, South Coast—Telok Betung. Panjang harbour—Buoys established. (a) Position. On east side of entrance, at a distance of 7 cables, 283° (N. 77° W. Mag.), from Kwala. Kwala, lat. 5° 28' S., long. 105° 19' E. Description. A black conical light-buoy, showing an occulting white light. Remarks. The white conical light-buoy on west side of entrance has been erased from the charts. (b) Position. On east side of entrance, at a distance of 8 1/2 cables, 291° (N. 69° W. Mag.), from Kwala. Description. A black conical buoy. (c) Position. On west side of entrance, off north end of spit, at a distance of 8 1/2 cables, 283° (N. 77° W. Mag.), from Kwala. Description. A white conical buoy. Note. The edge of the coast reef in the harbour has been marked by four white conical buoys and four black conical buoys; a note to this effect has been placed on the chart. Variation. Nil. (Notice No. 159 of 1914, dated 29th January.)

Chart affected. No. 940, Telok Betung. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 425; Revised Supplement, 1913.

No. 160. Sumatra, West Coast—Tika Road. Pulo Ujong—Light established. Position. On centre of island. Lat. 0° 25' S., long. 99° 53' E. Abridged description. Lt. Fl., vis. 11 m. (U). Details: Character. A flashing white light. Visibility. 11 miles. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 160 of 1914, dated 29th January.)

Charts affected. No. 2760, Aceh head to Chingkuang bay, with plan. No. 709, Ujong Musang to Ujong Indrapura. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 97. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 328.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Februar 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115	115	115 1/4
Danmark	86	86 1/4	86 1/4
Norden	91 1/4	91	92
Gorm	—	—	—
Carl	100 1/2	100 1/4	100 3/4
Dannebrog	123 1/2	123 1/2	123 3/4
Skjold	83 1/2	83 1/4	84
Urania	19 3/4	19 1/4	20 1/4
Neptun	111 1/2	111 1/2	112
Dampsk. af 1896	113	113	113 1/2
Højmdal	116 3/4	116 1/4	117
Østasiatiske	139	138 1/2	139 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	107 1/4	107 3/4	108
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	72 3/4	73	73 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
6 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats	—	83 1/2	85
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	83	85
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	88 1/2	90 1/2
4% — — — 2. Serie	—	99 1/4	96 3/4
4% — — — 1.	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	88 1/4	88 3/4
4% — — — 7.	—	91 1/4	92
3 1/2% Landkreditk.	—	85	85 1/4
4% Østift. Kreditf.	—	92	92 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	144 3/4	144 1/2	145
Privatbank	—	111	112
Landmandsbank	—	144	144 1/4
Handelsbank	—	147 1/4	147 3/4
Grundejerbank	—	10 1/2	11 1/4
Burm. & Wain	94 — 1/4	93 3/4	94
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	232 — 231 1/4	231 1/2	231 3/4
Bryggeri Aktier	242 — 241 3/4	241 3/4	242

Vækselkurreer d. 11. Februar 1914.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.17	18.12
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Bers d. 10. Februar 1914.	
Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	88.50
3 1/2% Boden Kredit	84.50
5% Mexikanske 1899	83.50
5% Rumænske Stats	100.40
4% — — — 1890	94.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 168,000, „Danmark“ 56,000, „Norden“ 80,000, „Carl“ 44,000, „Dannebrog“ 72,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 8,000, „Dampskib. af 1896“ 28,000, „Højmdal“ 40,000, „Gorm“ 72,000, „Neptun“ 4,000, „Dansk-russisk“ 88,000, „Østasiatisk“ 436,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, VedStranden

No. 161. Malacca Strait—Penang Harbour. Fort Cornwallis—New light established. Former Notice. No. 1531 of 1913. Position. On N.E. bastion of fort. Lat. $5^{\circ} 24\frac{1}{2}'$ N., long. $100^{\circ} 20\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. Gp. Dec. (2), W. R., cr. 30 secs., 87 ft., vis. 15 m. Character. A group occulting white light with red sector, showing a group of two eclipses every thirty seconds, thus:

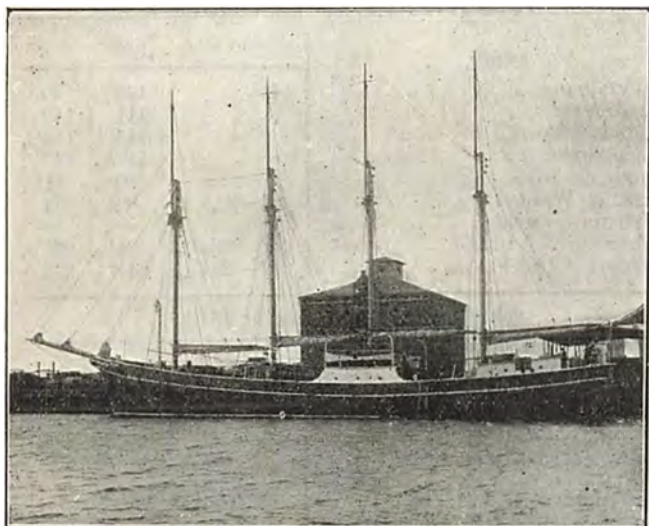
Light,	eclipse,	Light,	eclipse,
21 secs.	3 secs.	3 secs.	3 secs.

Elevation. 87 feet. Visibility. 15 miles. Sectors. Red from 139° (S. 42° E. Mag.) to 152° (S. 29° E. Mag.). White thence, through south, &c., to 43° (N. 42° E. Mag.). Obscured thence to 103° (S. 79° E. Mag.). Paint white thence to 139° (S. 42° E. Mag.). Power. 9,000 candles. Order. 3rd. Structure. White iron pile tower, 70 feet in height. Remarks. The former revolving white light has been discontinued. Variation. 1° E. (Notice No. 161 of 1914, dated 29th January.)

Charts affected. No. 3732, Penang harbour. No. 1366, Penang harbour and approaches. No. 793, Butang group to Pulo Berhala. No. 1335, Malacca strait. No. 2760, Achel head to Chingkek bay. No. 830, Bassem river to Pulo Penang. No. 70, Bay of Bengal. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 740. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 166.

No. 184. India, West Coast—Bombay Harbour. Karanja beacon—Light established. Position. On the north-west end of Karanja reefs. Lat. $18^{\circ} 54\frac{3}{4}'$ N., long. $72^{\circ} 53'$ E. Abridged description. Lt. F., 33 ft., vis. 6 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 33 feet. Visibility. 6 miles from 349° (N. 11° W. Mag.), through north, east and south, to 219° (S. 39° W. Mag.). Remarks. This light will be exhibited during the fair weather season only. Variation. Nil. (Notice No. 184 of 1914, dated 31st January.)

Charts affected. No. 655, Port of Bombay. No. 2631, Bombay harbour, with view. No. 737, Arunala island to Kandari island. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 45. West Coast of India Pilot, 1909, page 217.



M/S „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmølerskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter* for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD

sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
O D E N S E.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl 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.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. herfra 6./2. — Alexandra, Nielsen, afg. Galata 8./2.
— Algarve, Borries, ank. Lissabon 7./2. — Anglo Dane, Kann,
ank. hertil 8./2. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Havre 8./2. —
Antwerpen, Madsen, afg. West Hartlepool 6./2. — Arkansas,
Egense, pass. Dartmouth 28./1. — Arno, Lepper, afg. Lissabon 4./2.
— Aurora, Gommesen, pass. Gibraltar 3./2. — Baron Stjern-
blad, Kofod, afg. Antwerpen 10./2. — Beira, Mortensen, ank.
Reval 31./1. — Bergonhus, Meyer, ank. hertil 9./2. — Cali-
fornia, Petersen, afg. Filadelfia 10./2. — Charkow, Soeborg,
ank. Cartagena 9./2. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Liverpool
7./2. — Christian IX, Gotthardt, ank. Pillau 9./2. — Chri-
stianssund, Andresen, dokker. — Dagmar, Mueller, afg. Al-
gier 9./2. — Dania, Jørgensen, afg. Boston 8./2. — Douro, So-
rensens, pass. Brunshüttel 9./2. — Ehro, Lunge, afg. Hull 9./2. —
Esbjerg, Strufve, ank. hertil 9./2. — Florida, Andersen, afg.
Buenos Aires 6./2. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristians-
sand 9./2. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 6./2. — Hellig
Olav, Holst, ank. hertil 15./1. — Hengest, Hansen, ank. Riga
8./2. — Hjelme, Andersen, ank. hertil 8./2. — I. C. Jacobsen,
Mikkelsen, ank. Swansea 8./2. — Jolantha, Kylesbech, ank. her-
til 9./2. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 10./2. — Ken-
tucky, Andresen, afg. Kristiania 29./1. — Kiew, Tonnesen, ank.
Riga 7./2. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 16./1. — Louise,
Svan, ank. London 9./2. — Louisiana, Jon Jonsen, afg. New-
castle 9./2. — L. P. Holmblad, Swane, ank. Swansea 7./2. —
Maryland, Ørsted, pass. Dunnethead 5./2. — Minsk, Harder,
ank. Riga 28./1. — Morso, Nefemann, pass. Brunshüttel 10./2.

— Nicolai II, Petersen, afg. Smyrna 7./2. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Trondhjem 10./2. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. hertil 8./2. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 7./2. — Oscar II, Hempel, afg. New York 31./1. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 2./2. — Perm, Tramp, ank. London 9./2. — Pregel, Iversen, afg. Reval 8./2. — Romny, Bogvad, ank. London 7./2. — Saga, Hansen, pass. Brunshüttel 5./2. — Saxo, Rasmussen, ank. Antwerpen 10./2. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 25./1. — Texas, Clausen Kaas, ank. hertil 6./2. — Thyra, Myhldorf, pass. Brunshüttel 9./2. — Tiber, Pape, ank. Palermo 7./2. — Tomsk, Wiherg, ank. Riga 9./2. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 2./2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 9./2. — Virginia, Fischer, pass. St. Catharines 8./2.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 6./2. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 5./2. — Brattingsborg pass. Gibraltar 8./2. — Borlum pass. Sagres 5./2. — Dønsborg afg. Nice 8./2. — Elsborg afg. Barcelona 7./2. — Esrom afg. Barry 4./2. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 9./2. — Frederiksberg ank. Newport 2./2. — Guldborg ank. Huelva 6./2. — Gurte ank. Kjøbenhavn 29./1. — Hammershus afg. Tyne 7./2. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 5./2. — Hundborg ank. Sunderland 7./2. — Jelling afg. Savannah 6./2. — Jomsborg afg. Cardiff 6./2. — Jungshoved pass. Perim 4./2. — Jøgersborg ank. Tyne 6./2. — Kallundborg afg. Messina 5./2. — Kalo ank. Garston 5./2. — Klampenborg afg. Teneriffe 5./2. — Kronborg afg. Emden 3./2. — Lejre afg. Filadelfia 5./2. — Marselisborg ank. Libau 17./1. — Næsby ank. Malmo 7./2. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 8./2. — Silkeborg afg. Methil 23./1. — Skanderborg afg. Ghent 7./2. — Skodsborg ank. Hull 8./2. — Spigerborg pass. Sagres 4./2. — Stegelborg afg. Huelva 7./2. — Stjerneborg afg. Immingham 4./2. — Søborg afg. Huelva 4./2. — Taarnborg afg. Aarhus 6./2. — Ulfborg ank. Tyne 7./2. — Uranienborg afg. Windau 7./2. — Vordingborg ank. Windau 6./2. — Ørkild ank. Savona 7./2.

Det estasiatiske Kompagni. Chumpon ank. Genua 9./2. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 8./2. — Cathay ank. Kjøbenhavn 14./1. — Annam afg. Moji 6./2. hjemg. — Tranquebar afg. Karatsu 9./2. hjemg. — Bintang afg. St. Thomas 24./1. hjemg. — Pagan pass. Gibraltar 8./2. hjemg. — Kina pass. Gibraltar 6./2. hjemg. — Jutlandia afg. Singapore 5./2. udg. — Indien afg. Hongkong 9./2. udg. — Siam afg. Vancouver 29./1. udg. — Samui afg. Portland 24./1. udg. — Arabien ank. Antwerpen 3./2. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 26./1. hjemg.

Vesterhavet. Norma, Degn, ank. Antwerpen 10./2. — Nexos, Basse, pass. Portland 10./2. for Landskrona. — Marie, Nielsen, pass. Caplateve 10./2. for Antwerpen. — Thyra, Jessen, ank. Ghent 10./2. — Bodil, Jensen, ank. Granton 9./2. — Ellen, Thoft, afg. Newport 9./2. til Aguilas. — Karla, Nielsen, ank. Runcorn 8./2. — Aurora, Thøgersen, ank. Goole 9./2. — Olga, Christensen, pass. Dunnet Head 8./2. for Aalborg. — Nora, Lauritsen, ank. Newcastle 8./2. — Hebe, Gregersen, pass. Gibraltar 8./2. for Hamburg. — Nancy, Pedersen, ank. Ibiza 7./2. — Fylla, Winslow, afg. Aarhus 7./2. til Odense. — Poly, Mathiasen, ank. Danzig 7./2. — Dagmar, Sørensen, ank. Carbest 7./2. — Stella, Winther, afg. Nykjøbing F. 5./2. til Nantes. — Inger, Skov, afg. Newcastle 5./2. til Hennebont. — Nordsøen, Lund, afg. Cartagena 5./2. til Hamburg. — Gerda, Iversen, afg. Gibraltar 5./2. til Tetuan. — Ulla, Hansen, ank. Bristol 5./2. — Cito, Jepsen, afg. Rudkjøbing 5./2. til Nantes. — Rigmor, Thomsen, afg. Harburg 4./2. til Alicante. — Nautik, Rasmussen, pass. l'Ouessant 3./2. for Cullera.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Monaster 10./2. — Sara, Jensen, afg. Immingham 7./2. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 7./2. — Ragnhild, Schultz, afg. Leith 10./2. — Valborg, Hansen, ank. Swansea 9./2. — Sjælland, Sværre ank. Kristiania 7./2. — Estrid, Hansen, afg. Tyne Dock 7./2. — Agnete, Dam, ank. Santander 1./2. — Gunhild, Hansen, afg. Hull 9./2. — Hermia, Farup, ank. Grimsby 10./2. — Alise, Jørgensen, ank. Burntisland 10./2.

Heimdal. Holga, Vaaben Hansen, afg. Cadiz 6./2. — Martha, Christensen, ank. Swansea 7./2. — Elina, Rathie, afg. Swansea 5./2. — Therese, Pedersen, afg. Sfax 10./2. — Harriet, Larsen, anløb Tripolis 7./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 29./1. — Simone, Møller, ank. Huelva 7./2. — Joanne, Olsen, afg. Sunderland 31./1. — Vera, Riso, ank. Philippeville 8./2. — Daisy, Jørgensen, afg. Oran 7./2. — Annine, Leth, ank. Boness 7./2. — Kamilla, Løffler, afg. Seaham 4./2. — Betty, Lagesen, afg. Huelva 6./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, er ank. Rouen. — Johan Siem, Nielsen, afg. Reval 8./2. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen,

ank. Aalborg 8./2. Russ, Petersen, ank. Nykjøbing 5./2. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newport 7./2. til Palermo. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9./2. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. London 5./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Rotterdam 1./2. til Savona. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Genua 3./2. til Barry. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Kjøbenhavn 6./2. — Newa, Dahl, afg. Spezia 5./2. til Barry.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Cardiff 6./2. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Helsingør 8./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Glasgow 6./2. — Svend, Schmidt, ank. Granton 6./2. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 10./2.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Blyth 5./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grao 6./2. — Holland, Poulsen, ank. Kolding 9./2. — England, Bennetsen, afg. Boness 6./2.

Europa. Europa, Friis, pass. Kjøbenhavn 8./2. — Tyskland, Danstrup, ank. Jacksonville 13./1.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Dunkerque 5./2. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kjøbenhavn 11./2. — Nordpol, Nielsen, ank. Newcastle 9./2.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Burriana 10./2. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 10./2.

Orion. Flindt, Hansen, ligger i Foundiogue.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Libau 8./2.

Dania. Ely, Nielsen, ank. St. Vincent 29./1. — Nelly, Clausen, ank. Nice 4./2. — Fanny, Eriksen, pass. Peniche 5./2. for Livorno. — Alexy, Sørensen, pass. Portland 8./2. for Marseille. — Dagny, Clausen, afg. Birkenhead 10./2. til Glasgow. — Mary, Duhn, ank. Portsmouth 6./2.

Vulcan. Vuleau, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4./2. — London, Larsen, afg. Newport 3./2. til Algier. — Paris, Andersen, afg. Kiel 5./2. til Methil. — Bryssel, Ovesen, ank. Antwerpen 2./2.

Mercur. Berlin, Krogh afg. Demerara 1./2. til Guanoco. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Cap Lopez 27./1. — Roma, v. Thun, afg. Barry 6./2. til Madeira.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Kings Lynn 5./2.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Lübeck 10./2. — Gulfaxe, Faber, ank. Burntisland 7./2. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Rotterdam 9./2. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Burntisland 7./2. til Gjedser.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Kolding 8./2. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Bridgeness 10./8.

Sejlskibe.

Svendborg. Martin Nilsson, Jensen, ank. Leith 4./2. — Neptunus, Nielsen, ank. Ronne 5./2. — Delos, Andersen, ank. Risør 4./2. — Norden, Olsen, ank. Dysart 4./2. — Primula, Jørgensen, ank. Grimsby 4./2. — Cimbria, Larsen, ank. Falmouth 3./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 3./2. — Heimdal, Hansen, ank. Leith 4./2. — Solon, Rasch, ank. Aarhus 6./2. — Ragnhild, Wilde, ank. Leith 7./2. — Adolf, Jensen, ank. Kiel 7./2. — Doris, Kølke, ank. Höganäs 8./2. — Fortuna, Jørgensen, ank. Gloucester 7./2. — Erhardt, Malling Larsen, ank. Svendborg 8./2. — Mercur, Lund, ank. Leith 8./2. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Bandholm 8./2. — Katrine, Nielsen, ank. Grimsby 9./2. — Triton, Jensen, ank. Tonsberg 10./2. — Cornwall, Petersen, ank. Paimpoole 8./2.

Ero. Norden, Rasmussen, ank. Fowey 3./2. — Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 4./2. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Lexardriaux Red 4./2. — Henry, Jensen, ank. Cadiz 4./2. — Rota, Ohlsen, ank. Rabat 4./2. — Elim prædet den 31./1. paa 37° N. Br. 12° V. Lgd. — Alfa, Madsen, pass. Dover 6./2. p. R. t. Hamburg. — Hamlet, Rasmussen, ank. West Wemyss 6./2. — Jenny, Svane, ank. Rio Grande 5./2. — Svalen, Rosenbeck, ank. Alton 7./2. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Cuxhaven 8./2. til Maracaibo. — Claudia, Aaberg, ank. Pensacola 7./2. — Fredensborg, Kisby, ank. Bordeaux 9./2. — Ægir, Winther, ank. Swansea 7./2.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 12. Februar 1914. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Februar Måned. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Efterretninger for Sofarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Borskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilføjning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— — — Faas hos samtlige Provianteringshandlere. — — —

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyns Kreds,

afholder Lørdag den 21. Februar, Eftm. Kl. 2, sin aarlige Generalforsamling paa Hotel "Svendborg" i Svendborg med følgende Dagsorden:

Aarsberetning aflægges og det reviderede Regnskab for 1913 fremlægges til Godkendelse. — Forslag til Ændringer i Lovenes §§ 4, 5 og 8. — Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer. — Eventuelt.

Bestyrelsen.

Havnefogedpladsen

i Randers ønskes den 1. April d. A. besat med en sprogkyndig Styrmand eller Skibsfører paa ca. 40 Aar. Begyndelsesløn 1600 Kr. stigende hvert 3die Aar med 150 Kr. indtil 2350 Kr.; at Lønnen tilbageholdes 300 Kr. aarlig som Huslejegodtgørelse og 5 pCt. som Bidrag til Pension.

Skriftlige anbefalinger, mrkt. „Havnefogedplads“, indgives inden 1. Marts 1914 til

Randers Byraads Havneudvalg.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Fredagen den 6. Marts d. A. Kl. 3 Eftermiddag i Hotel Kongen af Danmark, Holmens Kanal Nr. 15, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 5 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag om Forhøjelse af Formandens Gage.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1913 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 10. 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 Stemmeseddelt under Iagttagelse af de i Vedtægternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 15. Januar 1914.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1893; 117'5" x 20'7". Klasse Germ. Lloyd 100 Ak med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dw. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob, Survey 6/1913. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibs- og Maskininspektør.

En 36-aarig cand. polyt. og Maskinmester, godt kendt med Skibs- og Maskinreparationer, Værfter og Værftspriser mm., ønsker Stilling som Inspektør, eventuelt som Inspektør-assistent. Billet, mrkt. „Inspektør“, bedes indlagt paa Bls Kt.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

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 Provinbyer.

Post-Adresse: Kristianagade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: København. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.



Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlæjes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Wald. Petersens
Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibaarbejde. All udfores hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOO. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den brugbare Dyr.

Maskinskrivning.
Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.



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.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlfl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

J. Melander,

Tlf. Bilkkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar på alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnaköldsвик, 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 Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

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 ENT.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^A/_S

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

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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.

NR. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdige Klædninger.

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.

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmægler og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

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.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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 Bredue 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. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartsjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

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 samt
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

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. ØRSTEDSVEJ 46, 1ste Sal

Telefon 6831. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Norn 2393.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

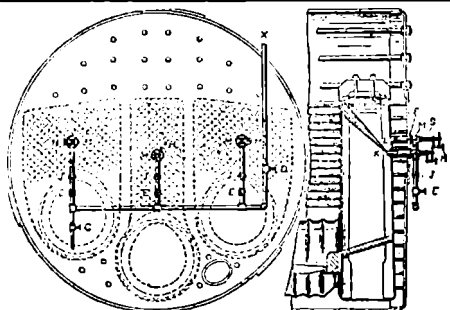
Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Februar 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den lagreste Del af Kedlen. Bleser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at anbringe Røgkammerdrene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttørvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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 Skibsure.
Forlang Katalog.

Palle Sørensen's Eff.
Sølvørvel 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Møz.

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 • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit. Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenuingduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

Krumtapakler og Skræaksler leveres 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 besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.

Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

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.

Cornelius Knudsen's



Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltydbemaaler.

Eneforhandler for
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter

15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter**

Vilhelm A. Bang,

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse
Cbejerst

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Bøden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14



Berg & Larsen:
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Eftorf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaedbyggeri
Aalborg

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

Remington,

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

Bjorch-Jensen & Co.

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

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 187.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

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.

„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 Blankensletters Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1893; 117' 5" x 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 A k med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dw. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob. Survey 6/1913. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fliskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldstøgende Signul. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles bespaende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Randighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s. Aarhus.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltradsougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.



Jærn- og Staalougve

til Skibbrug og Elevatorer.

LANDMANDSBANKEN

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

BEFRAGTER.

En i Befragtningsbranchen vel uddannet Mand kan faa en vellønnet Plads i en Skibsmæglerforretning i Provinsen. Billet, mrkt. „BEFRAGTER“, kan indlægges paa dtets Blads Kontor indtil Udgangen af Februar Maaned d. A.

Skibsfører.

En ældre Skibsfører eller Lods kan faa Plads som Kap-
tajn paa en mindre Passager-Dampbaad, der er i indenfjords Fart om Sommeren og nogle Dage om Maaned i Fjeteraaret og Vinteren. — Billet, mrkt. „SKIBSFØRER 100“, indlægges paa Bladets Kontor.

Kjøbenhavn, den 19. Februar 1914.

Skibsfarts-Subventioner. I Nationaløkonomisk Forening holdt Professor Axel Nielsen den 5. ds. et indledende Foredrag om Skibsfartssubventioner. Taleren skildrede, hvorledes den oversøiske Trafik mere og mere var bleven behersket af mægtige Kapitalsammenlutninger, og hvorledes Staternes Subventionspolitik her har grebet ind. Mange var Formerne for Statssubventionerne, og i første Linie kom her Postsubventionerne med det Formaal at skabe Regelmæssighed og Sikkerhed. Hertil kom det nationale Moment. Kampen for at skabe Hjemlandet et oversøisk Marked ud fra den Grundsætning, at Handelen følger Flaget. Det var særlig de romanske Lande, der ved deres Subventioner havde taget direkte Sigte paa Udvikling af den nationale Skibsfart, men Englands mægtige Postsubventioner havde ogsaa haft nationalt merkantile Bimomenter. Subventionsbevægelsen var foreløbig i Tiltagen og syntes at ville vokse og vokse, indtil en skønne Dag en eller anden Stat traadte i Breschen for at afskaffe den — hvilket dog vanskeligt vilde lykkes i Betragtning af den store Rolle, Nationalfølelsen her spillede. Erfaringen talte for, at oversøiske Ruter virkelig formaaede at skabe oversøisk Marked. Man undgik den kostbare Transit og Landene stilledes herigenom lige i Konkurrencen. Naturligvis var det ikke nok med Subventionerne, der ikke eo ipso formaaede at skabe et Marked. Her kom det først og fremmest an paa Handelsstandens Begreb om at bedømme Chancerne. Hovedopgaven for Subventionerne var at skabe ny oversøiske Ruter, der kun med en saadan national Autorisation havde Udsigt til at kunne klare sig overfor de internationale Konferencer. Hvis Danmark vilde sætte et alvorligt Arbejde ind paa Skabelsen af ny oversøiske Forbindelser, mente Taleren, at Vejen gik gennem Statssubventioner, og han beklagede, at Havnekommissionen i sin Betænkning kun havde taget Sigte paa Transithandelen og ikke havde ment, at der laa Opgaver i Retning af Oparbejdelse af en selvstændig Eksport. Transitsubventionerne, som ovennævnte Kommission havde anbefalet, var en Forholdsregel af en rent uproduktiv Natur, et Kampmiddel, som kun vilde formaa noget, saa længe Kjøbenhavn overhovedet besad Muligheder for at danne et Transitcentrum. Selv om det ved Omformningen af Kjøbenhavns Havneforhold skulde lykkes at gøre Kjøbenhavn til en Basis for den østersøiske Transithandel tildels i Kraft af en Ratekrig, vilde denne Førerstilling være af en yderst vaklende Natur og vilde kunne omstyrtes den Dag, Hamburg og Antwerpen alvorligt satte sig det for. Rutetrafikens Tyngdepunkt var ogsaa i de senere Aar bleven flyttet længere og længere Vest paa, og denne Bevægelse, der tog til, blev naturligvis skæbnesvinger for Kjøbenhavns Trafikcentrum. Subventionsprincippet burde vi efter Talerens Mening absolut oplage, men væsentlig til Oparbejdelse af ny oversøiske Ruter udenom de bestaaende Konferencer, samtidig med Udviklingen af den hjemlige Industri. De bestaaende Ruter burde dog udnyttes i langt større Udstrækning end hidtil, før man skred til Subvention af ny Ruter. Spørgsmaalet Subvention eller ikke Subvention maatte naturligvis afgøres fra Tilfælde til Tilfælde, men Danmark maatte ved sine Dispositioner absolut gøre sig klart, at det i Fremtiden i stigende Grad vilde være henvist til at stole paa sit eget Arbejde.

Der paafulgte nogen Diskussion.

Økonomisk Fremdrivning af Skibe. Ved Eksamensafslutningen paa den polytekniske Lærestalt den 31. f. M., holdt Professor Carl Hansen Foredrag om økonomisk Fremdrivning af Skibe.

Professoren behandlede ganske kort de kendte Fremdrivningsmidler i Skibe, nemlig Sejlene, Skovhjulene og Skihsskruen, samt mere detaljeret de mindre kendte Fremdrivningsmidler, nemlig Vandstraalepropelleren og Vogts Pendulpropeller.

Han foretog dernæst en teoretisk Sammenligning mellem Gaffelsejls- og Raasejlsystemet, der faldt ud til Fordeel for det første, og videre meddelte han, at en tilsvarende Vurdering af de mekaniske Fremdrivningsmidlers Økonomi vilde give det Resultat, at Pendulpropelleren var det mest økonomiske.

Dernæst paaviste han, at den mest økonomiske Fremdrivning af et Skib ikke sker ved Brug af Sejl alene, men ved en Kombination af Sejlfremdrivning og mekanisk Fremdrivning. En saadan Kombination benyttedes i mangfoldige Skibe i den første Halvdel af det 19. Aarhundrede, men faldt efterhaanden bort i den sidste Halvdel, fordi Dampens Energi ikke egnede sig til Udnyttelse sammen med Sejlfremdrivningen. En af det 20. Aarhundredes første større Opfindelser, Dieselmotoren, har imidlertid atter gjort dette Spørgsmaal brændende, men i Form af Overvejelser vedrørende det mekaniske Fremdrivningsmiddel, som bør anvendes sammen med Motor og Sejl.

Ved at anstille en Sammenligning mellem de mekaniske Fremdrivningsmidlers Fordele og Mangler, naar de anvendtes sammen med Motor og Sejl, kom Taleren til det Resultat, at Pendulpropelleren ogsaa her vandt Prisen.

Foredraget resulterede derfor i, at Gaffelsejlsrejsning i Forbindelse med Motor og Pendulpropeller vilde blive Fremtidens Form for økonomisk Fremdrivning af mindre og middelstore Fragtskibe.

Afgift for Sejlads gennem Kanalen ved Königsberg. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler, at Afgiften for Sejlads gennem Kanalen mellem Königsberg og Pillau samt Gebyrerne for Isbrydning dersteds paa Foranledning af »Kaufmannschaft« i Königsberg er blevet nedsat med henholdsvis c. $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{5}$.

De ny Gebyrer for Isbrydning, der er traadt i Kraft den 1. Januar d. A. er efter »Königsberg Amtsblatt« følgende:

I den Tid, hvor Farvandet ikke er farbart uden ved Hjælp af Isbryder, betales der for Skibe, der helt eller delvist besejler dette Farvand saavel i Retning af Pillau som i Retning af Königsberg:

I. af Skibenes Netto Tonnage for hver Kubikmeter	4	Pf.
II. af Ladningen.		
A. i Almindelighed for hver Ton paa 1,000 kg.		
i Godsklasse I	48	»
i » II	24	»
i » III	16	»
B. i Særdeleshed for		
1. Træ og Trævarer i Godsklasse II		
a) saafremt Grænsetolden er maalt efter Kubikindhold pr. Meter ..	14.4	»
b) saafremt Fragtpapirerne angiver Rummeter pr. saadant	9.6	»
2. for saltede Sild pr. Fad i sædvanlig Emballage	3.6	»
3. for levende Dyr pr. Stk. for:		
a) Tyre, Okser, Køer og Heste	20	»
b) Føl, Kalve, Svin	8	»
c) Grise, Faar, Lam	2	»
d) Fugle	0.4	»
III. i det Hele taget for ethvert Skib med saadant Gods uden Hensyn til Netto-Tonnage eller Bæreevne mindst	1	Mk.

Skibes Forsyning med traadlos Telegraf i argentinske Havne. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler, at de argentinske Myndigheder, i Følge Indberetning fra Generalkonsulatet i Buenos Aires, har udstedt et Dekret, som gaar ud paa at forlænge Fristen for Ikrafttrædelsen af Lov af 9. Oktober f. A. fra 1. Januar til 1. Maj d. A.

Den paagældende Lov gaar ud paa, at ethvert Skib, som løber ind eller ud af argentinsk Havn med 50 Personer eller derover om Bord, skal være forsynet med Installationer for traadlos Telegrafi i fuld brugbar Stand.

De radiotelegrafiske Apparater, betjent af en Person, der har nøje Kendskab til deres Brug, skal altid være i Besiddelse af Udsendelseskraft paa mindst 200 Kilometer for Floddampers Vedkommende og 500 for søgaaende Skibe.

Intet Skib vil blive klareret, som ikke opfylder disse Betingelser og Omgaaelse vil medføre Bøde fra 1,000—5,000 Pesos. I Gentagelsestilfælde det dobbelte.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler angaaende Kystfarten paa Kanada, at den visse Landes Skibsfart af ikke mindre end 1.500 Brutto Tons Drægtighed givne Tilladelse til inden 31. December 1913 at foretage Kystfart mellem Nova Scotia og Provensen Quebec er forlænget til 31. December d. A.

Dette gælder formentlig ogsaa Danmark.

Almagrundet Fyrskib. Føreren af S/S. »Normandiet«, Kaptajn E. Vilandt, har i en Skrivelse af 11. ds. henledt vor Opmærksomhed paa, at der i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 187 af d. A., maa være opgivet en forkert Position for Almagrundet Fyrskibs Beliggenhed.

I den Anledning meddeler Det kgl. Søkort-Arkiv os, at den af Kaptajn Vilandt paapegede fejlagtige Opgivelse af Stedbestemmelsen for Almagrundet Fyrskib i »Efterretninger for Søfarende« 5/187—1914 vil blive berigtiget i det først udkommende Nummer af »Efterretninger for Søfarende«. (Findes i nærværende Nummer af *Dansk Søfartstidende*).

Amerikadampere »Frederik VIII's Rejse. Skandinavien-Amerikalinien meddeler den 15. ds.: I Følge traadløse Telegrammer fra Dampskibet »Frederik VIII« har dette Skib, lige fra det passerede Nord om Skotland, maattet kæmpe med haarde, orkanagtige Storme. Allerede den 14. modtog Selskabet Telegram om, at Kulforbruget, dels paa Grund af det forfærdelige Vejr og dels paa Grund af andre Aarsager, som man endnu ikke kan forklare sig, var langt større end beregnet efter de Erfaringer, som indhøstede paa Prøveturen, hvor Kulforbruget tværtimod var mindre end kontraheret.

Lørdag Eftermiddag den 14., da Skibet befandt sig paa 52° N. Br. og 34° V. Lgd., har Kaptajn Thomsen, da det atter friskede til en Orkan, ikke ment det forvarligt at fortsætte Rejsen mod Amerika uden ført at søge ind til Azorerne for at komplettere sin Kulbeholdning. Kursen blev derfor forandret Syd efter, og Skibet er den 17. ds. ankommet til Flores, den vestligste af de azoriske Øer.

Iøvrigt samstemmer alle Telegrammer om, at Skibet har de bedste Egenskaber som Søskib, og at Maskineriet bortset fra Kulforbruget har funktioneret tilfredsstillende.

Det forenede Dampskibsselskabs Begravelseskasse har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1913. Heraf fremgaar, at Kassen den 1. Juli 1913 havde bestaaet i 25 Aar, i hvilken Anledning Bestyrelsen har udarbejdet et Mindeskrift, som paa Jubilæumsdagen udsendes til Kassens Medlemmer og overræktes Dampskibsselskabets Direktører og Bestyrelsesmedlemmer. Medlemsantallet var den 31. December 1913 607 og Formuefremgangen var i 1913 Kr. 3.521.88. Indtægterne har været: Kassebeholdning fra f. A. Kr. 48.59, Kontingent Kr. 6.847.00, Indskud af 66 ny Medlemmer Kr. 132.00, Medlemmer optaget paany Kr. 90.00, Renter Kr. 1.018.91, hævet i Sparekassen Kr. 3.150.00, indgaaede

Restancer Kr. 170.00, ialt Kr. 11.456.50. Udgifterne har været: Begravelseshjælp Kr. 3.150.00, Forretningsførerens Gage Kr. 350.00, Udgifter i Anledning af Jubilæet Kr. 452.12, andre Udgifter Kr. 768.91, indsat i Sparekassen Kr. 6.678.91, Kassebeholdning ved Aarets Udgang Kr. 56.56; ialt 11.456.50. Foreningens Formue udgør Kr. 28.329.72. Begravelseshjælpen er fastsat til Kr. 450 pr. Dødsfald fra 1. April 1914 til 1. April 1915.

Resultat, at Pendulpropelleren ogsaa her de mest bekendte Redningsmænd fra Harbøre er i disse Dage afgaaet ved Døden, nemlig gamle Laust Pedersen Flyvholm. Han fik Ansættelse ved Redningsstationen i 1867, og en af de første Strandinger, hvor han medvirkede, var den store russiske Orlogsfregat »Alexander Newsky«, som strandede i Efteraaret 1868. I 1888 blev L. P. Flyvholm Fører af Redningsbaaden, og kort derefter indtraf Strandingen af den store engelske Damp »Ethel Horatia«, hvor Redningsmandskabet maatte kæmpe en haard Kamp for at redde Besætningen. I 17 Aar ledede han med stor Dygtighed en lang Række farefulde Redningsforetagender, indtil han i Efteraaret 1905 tog sin Afsked paa Grund af tiltagende Svagelighed.

Det vil være umuligt at nævne alle de Strandinger, hvor L. P. Flyvholm har medvirket, men at han har været med til mange Redningsforetagender viser sig bedst derved, at han har deltaget i ikke mindre end 418 skibbrudne Søfolks Redning, og han er i den Henseende en af de Mænd paa den jydsk Vestkyst, som naar højest op.

L. P. Flyvholm, som paa sin Hjemegn var bedst kendt under Navnet Laust Smed, var for sin fortjenstfulde Færd hædret med Dannebrogskorset og Redningsvæsnets store Sølvmedalje, ligesom der var tildelt ham flere hædrende Legater, som kun gives meget fortjente Mænd. Han blev 77 Aar gammel.

—h.

Losning i Callao. En Reder beder »Norg. Hand. og Søst.« om at advare mod at slutte til Callao, medmindre man faar indført i Certepartiet:

»Losning at begynde 24 Time efter Skibets Ankomst, enten det ligger ved Losningskaj eller ikke«.

Dette er en Klausul, som Amerikanerne har i deres Certepartier.

Rederen belyser Situationen med et Eksempel fra et af hans Skibe, som kom til Callao den 10. Oktober f. A. for at losse 2.500 Tons Last. Trods dette lille Kvantum blev Skibet saa sent udlosset, at det først den 7. Februar kunde stikke til Søs igen ballastet. I et Brev til Rederen fortæller Kaptajnen, at Forholdene i Stedet for at blive bedre bliver værre Uge for Uge og Maaned for Maaned, hvorfor de Redere, der slutter til Callao, kan vente at faa lige saa lange Ophold, om ikke længere, end det forannævnte, medmindre den nævnte Klausul bliver indført i Certepartiet.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber. Bestyrelserne for Dampskibsselskabet Dannebrog, Dampskibsselskabet af 1896 og Dampskibsselskabet Neptun meddeler, at Regnskabet for 1913, udviser et Netto Overskud: for Dpskss. Dannebrog Kr. 2.122.161.70, for Dpskss. af 1896 Kr. 718.102.39 og for Dpskss. Neptun Kr. 559.675.46.

samt foreslaar for Dannebrog at udbetale i Udbytte 20 pCt., ordinært at henlægge Kr. 600.000, at henlægge til bestilt Nybygning Kr. 450.000.

i Dpskss. af 1896 at udbetale 15 pCt. i Udbytte, ordinært at henlægge Kr. 250.000, at henlægge til bestilt Nybygning Kr. 100.000.

i Dpskss. Neptun at udbetale 15 pCt. i Udbytte, ordinært at henlægge Kr. 200.000, at henlægge til bestilt Nybygning Kr. 75.000.

Burmeister & Wain. Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeris Regnskab for 1913 udviser en Nettofortjeneste af Kr. 1,130,767.53 mod Kr. 761,023.51 i 1912. Ag Aarets Drift er afholdt til Forsøg med Diesel-Motorer m. m. Kr. 132,152.47.

Paa et den 3. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa den kommende Generalforsamling at udbetale 7 pCt i Udbytte, at henlægge til Reservefonden Kr. 170,965.13 og til en nyoprettet Dispositionsfond Kr. 200,000, samt at overføre Kr. 102,257.41 som Saldo til 1914.

Det forenede Bugserselskab. Paa den kommende Generalforsamling foreslaar Bestyrelsen for Aktieselskabet Det forenede Bugserselskab at udbetale Aktionærene 4 pCt. efter ordinære Afskrivninger.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab udbetaler 8 pCt. Udbytte for sidste Driftsaar.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Paa et den 11. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft vedtoges det at foreslaa den til den 28. Marts d. A. berammede Generalforsamling af Aarets Overskud Kr. 267,409.54, at anvende Kr. 144,153.73 til Afskrivninger og Henlæggelser og at udbetale et Udbytte for Aaret 1913 af $7\frac{1}{2}$ pCt., hvorefter der — efter statutmæssige Tantiømer etc. — vil være en Overførsel til næste Aar af Kr. 2,226.54.

Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Paa et den 11. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Vesterhavet« vedtoges det af Nettooverskuddet for 1913 Kr. 1,366,000.48 at uddele 15 pCt. Dividende, at benytte til Afskrivninger og Henlæggelser 805,000 Kr., samt at oprette et Hjælpesond paa 50,000 Kr.

Dampskibsselskabet Dania. Paa et den 16. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dania i Esbjerg vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud 372,589 Kr. at udbetale til Aktionærene 15 pCt. og at anvende til Afskrivninger og Henlæggelser 300,000 Kr. Udgifterne til Survey og Reparationer, 56,312 Kr., er afholdt af Aarets Drift.

Skibsbrand. London, den 5. Februar. Til »Daily Telegraph« telegraferes fra Sydney, at Skibet »Moa«, der var paa Rejse fra Wellington til Port Wanganui med en Ladning Benzin og Petroleum, er blevet fuldstændig tilintetgjort ved en Brand, der opstod som Følge af en Eksplosion, hvorved en Mand blev dræbt. I Løbet af kort Tid stod hele Skibet i lys Lue; Mandskabet kunde ikke komme til Redningsbaadene og kastede derfor Redningsbølter ud i Søen og sprang selv efter. Damperen »Arapawa« kom til Hjælp; men da den selv var ladet med Benzin og Petroleum, turde den ikke komme det brændende Skib for nær. Det lykkedes dog dens Redningsbaade at optage hele Mandskabet fra »Moa«, der kort efter sank.

Under Dannebrog. Den den 30. April 1913 stiftede Marineforening, har under ovenstaaende Navn udsendt det første Hæfte af sit Medlemsblad, der vil udkomme hver Maaned og vil være Organ for Søværn og Søfart. Bladet redigeres midlertidigt af Premierløjtnant i Marinen H. Ewald. Det vil komme til at indeholde populære Artikler fra vor Orlogs- og Koffardimarine, ledsaget af et smukt Billedstof. I det foreliggende Hæfte gives der saaledes en kort Oversigt over Flaadens Historie

og nuværende Opgaver, »Erindringer fra min Tjenestetid«, »En Skildring af en Natmanøvre«, en kort Beskrivelse af Det forenede Dampskibsselskabs ny Damper »Frederik VIII« m. m., samt Meddelelser om Foreningen og dens Start.

Skibsulkykker. London, 30. Januar. Til »Daily Chronicle« telegraferes fra Queenstown: Barken »Battle Abbey« fra Liverpool, der var paa Rejse fra Ny Sydwaales til Vancouver, er undervejs blevet fuldstændig odelagt ved en Brand. Kaptajnen, hans Hustru og to Børn samt den 14 Mand store Besætning maatte gaa i Redningshaand og drev om i 3 Døgn, før de blev optaget af en tyk Bark »Eilbeck«, der bragte dem til Astoria i Oregon.

Norfolk (Virginia), 30. Januar. Dampskibet »Monroe« er i Morges sunket paa Højden af Hog Island efter Kollision med Dampskibet »Nantucket«. »Nantucket« reddede 85 af Passagererne og Besætningen fra »Monroe«. Officielt meddeles, at der ved Damperen »Monroe«s Undergang er druknet 23 Passagerer og 24 Mand af Besætningen. 31 Passagerer og 55 Mand af Besætningen reddes. (Ritz. Bur.)

Panamakanalen. Washington, 27. Januar. Det forsikres bestemt, at Præsident Wilson under en Konference i Gaar med Kommissionen for udenrigske Anliggender har udtalt sig bestemt mod at fritage amerikanske Kystdampere for at betale Afgifter ved Sejlads gennem Panamakanalen.

Præsidenten har i Dag underskrevet en Forordning, hvorved der fra 1. April oprettes en fast Regering i Panamakanal-Zonen.

Washington, den 5. Februar. Præsident Wilson har erklæret, at han vilde benytte alle til hans Raadighed staaende lovlige Midler til i Løbet af denne Samling at faa gennemført Ophævelsen af Panamakanallovns Bestemmelser om den amerikanske Kystskibsfarts Fritagelse for Betaling af Kanalafgifter.

(Ritz. Bur.)

Danske Radiotelegrafister. L. P. R. Underlien, Skovsgaard, er bleven ansat som Radiotelegrafist i »Dvinsk« (forhen »C. F. Tietgen«), Harald Nielsen i »Viking« (Svitzers Bjerghningsentreprise) og V. E. Hølst. Rudkjøbing, i »Fionia« (Østasiatisk Kompagni). Endvidere har V. H. Jappe, Slagelse, faaet Ansættelse gennem Marconiselskabets Kontor i Bryssel. Alle de nævnte Telegrafister er uddannet ved Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi (Svendborg).

Georg Stage. Der er i Følge »Natt.« truffet Bestemmelse om, at »Georg Stage«s mangeaarige Styrmand, Myhre, skal føre Skibet paa dets næste Tur. Det er vanskeligt at faa Officerer fra Marinen, og forløber Turen tilfredsstillende, vil Hr. Myhre ogsaa fremtidig blive Skoleskibets Chef.

Konsulatvæsnet. Den 6. Oktober har Udenrigsministeriet ansat Alfred Dennis af Dartmouth som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Falmouth.

Den 17. November har Udenrigsministeriet udnævnt S. H. Salomon til ulønnet dansk Vicekonsul ved det kgl. Konsulat i Rom.

Den 3. Februar er Vicekonsulatet i Scalannova under Konsulatet i Smyrna blevet nedlagt.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Byerne Braila, Galatz og øvrige Havnebyer i Rumænien er erklæret for kolerafri.

Italien: Moulmein (Britisk Indien) er erklæret for pestsmittet.

Tyskland: De rumænske Havne er erklæret for kolerafri.

Den transatlantiske Dampskibsfart. London, 14. Februar. Efter hvad der meldes fra officiel Side i Liverpool gaar Forhandlingerne nu, da Uenigheden mellem Hamburg-Amerikalinién og Norddeutscher Lloyd er bilagt, ud paa at faa et nyt Møde i Stand mellem de engelske Skibsfartsselskaber og Skibsfartsselskaberne paa Fastlandet for at bringe Overensstemmelse til Veje om den nordatlantiske Dampskibstrafik.

(Ritz. Bur.)

Mønstringskontoret meddeler:

Mønstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1913 foretaget Mønstringer til 3.880 Skibe, hvortil er mønstret ialt 38.286 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	17.200	Mand
— - Sejlskibe	860	-
Afmønstret fra Dampskibe	14.259	-
— - Sejlskibe	753	-
Ommonstret til Damp- og Sejlskibe ..	5.214	-
Ialt	38.286	Mand

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 1.143, er udfyldt af Kontoret; ligeledes er samtlige til Paa- og Ommonstringer svarende Afregningsbøger, ialt 19.396, udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 41 Mand, hørende til 33 Skibe med et Beløb af Kr. 2.368.40. Desuden er til »Ikke-Værnepligtige« og »Udlændinge« udstedt ialt 1.660 Søfartsbøger.

Den internationale Skibsfart. London, 13. Februar. Paa »Cairn-Dampskibslinién«s ordinære Generalforsamling i Dag udtalte Selskabets Præsident, at paa Grund af det heldige Resultat af den i Aaret 1911 fulgte Plan, hvorved 115 Skibe fra Skibsrederforeningen var bleven lagt op i otte Maaneder for at lette Markedet, til Gengæld hvorfor der var bleven udbetalt Ejerne en Erstatning ved en Udskrivning blandt Skibsrederforeningens øvrige Medlemmer, var det nu af Skibsredere af elleve forskellige Nationer blevet besluttet at sende en Deputation til den internationale Skibsrederforening med Forslag om at organisere en lignende Plan efter en større Skala. Denne Plan vil komme til at omfatte England og de paa »Ballie and White Sea Conference« repræsenterede Lande.

En Udskrivning af 1 Penny pr. Ton paa de Skibe, der hører under den internationale Skibsrederforening, vil give et Beløb af 75.000 Pd. Sterling.

(»Ritz. Bur.«)

Den midlertidige Lov om Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet er nu enstemmig vedtaget ved 3die Behandling i Landstinget, og Lovforslaget er dermed færdigt fra Rigsdagen.

En ny Udgave af Navigationsdirektør Bildsøes Lærebog i Navigation I udkommer i de nærmeste Dage paa G. E. C. Gads Forlag.

Skoleskibet »Viking« er den 13. ds. ankommen til Valparaiso. Alt vel.

Sejladserne paa Stettin. Det danske Konsulat i Stettin indberetter telegrafisk til Udenrigsministeriet, at Opkrævning af Isbryderafgift ophører fra og med den 16. Februar.

»Morten Jensen i Brasilien. Den danske firmastede Molorskonvert »Morten Jensen«, der i Efteraaret leveredes af Frederikshavn Flydedok og Skibsværft til Skibsreder Knakkegaard i Nykøbing, Mors, ligger for Tiden i Rio Grande do Sul i Brasilien. Skibet har hidtil fuldtud svaret til Forventningerne.

Et nyt Dampskibsselskab er i Følge »Svendborg Amtstidende«, under Dannelse paa Thuro. Selskabets Damper skal føres af Skibsbygmester Philip Jørgensens Søn, Hr. Aksel Jørgensen.

Den alm. danske Skibsførerforening afholdt den 16. ds. Generalforsamling. Til Bestyrelsen genvalgte de afgaaende farende Medlemmer og af ikke-farende G. Michelsen, medens der i Stedet for H. Krohn og J. P. Schmidt, der ikke ønskede Genvalg, valgtes J. P. Jørgensen og C. Branth. I Stedet for Kaptajn H. V. Bång, der har nedlagt sit Mandat, valgtes H. P. F. F. Hansen-Holm.

Indsejlingen til Esbjerg vil i Følge »Sociald.« af den af Trafikministeriet nedsatte Kommission blive foreslaaet sikret ved Bygning af en Dæmning over Skallingen og Anlæg af Diger ved Bugten. Udgifterne menes ikke at ville blive særlig betydelige. Der kan i en nær Fremtid ventes Forslag herom.

Fund af Petroleumskilder. Nairobi (British Østafrika), 17. Februar. I Nærheden af Albert Søen er der blevet fundet meget rigelige Petroleumskilder. (Ritz. Bur.)

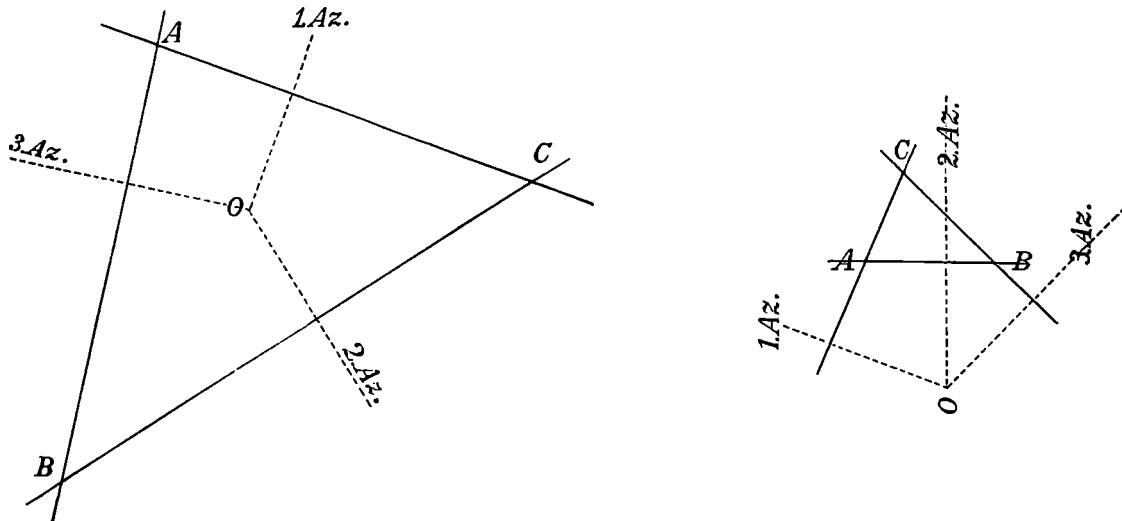
Tre-Højde-Problemet.

Ved cand. phil. M. Arnvig, Navigationslærer i Svendborg.

I.

Erfaringsmæssigt er det godt gjort, at en og samme lagtager som oftest faar de af ham maalte Højder enten for store eller for smaa. Under iøvrigt lige Forhold vil Fejlen være den samme, idet den maa anlages at skyldes unøjagtige Argumenter til de forskellige Rettelsers Udtagelse af Tabellerne, atmosfæriske Forstyrrelser, som bl. a. paavirker Refractionen, lagttagerens »personlige Fejl«, der giver sig Udslag i en stadig mere eller mindre gal Afænsning — altid til samme Side, o. s. v.

Allerede Marcq St. Hilaire gjorde i 1875 opmærksom paa, at disse Fejl — for saa vidt de tør anses for at være lige store — ved tre forskellige Observationer kan udlignes.
 Hosstaaende Figurer illustrerer nærmere dette.



Lad O være Iagttagers Sted. Det er da indlysende, at hvis man med fuldstændig nøjagtige Elementer beregner tre Stedlinier til det Øjeblik, da Iagttageren befandt sig der, skal disses Skæringspunkt blive O.

Er imidlertid hver Højde lige meget for stor (eller for lille), vil alle 3 Stedlinier blive forskudt i Retningen fra (henimod) de til dem svarende Himmellegemers Nedlægningspunkter. Derved dannes af Stedlinierne Trekant ACB.

Men medens nu i første Figur de 3 Azimutter er saaledes, at de to yderste afviger mere end 180° fra hinanden, vil i den anden Figur Afvigelsen mellem 1. og 3. Azimut være mindre end 180°.

Den første Figur viser da, at O — d. v. s. Iagttagers Sted — er Centrum for $\triangle ACB$'s indskrevne Cirkel. Dette Punkt er som bekendt Skæringen mellem Trekantvinklernes Halveringslinier. [Regel for Az-Afvigelse $> 180^\circ$].

Den anden Figur viser, at O er Centrum for den af $\triangle ACB$'s udvendige Røringscirkler, der rører den til midterste Azimut svarende Stedlinie udvendig. Dette Punkt er som bekendt Skæringen mellem Halveringslinierne for de Vinkler, der dannes udvendig af Trekantens Sider modsat midterste Azimut. [Regel for Az-Afvigelse $< 180^\circ$].

II.

Eks. 1. Gisset Sted: $\begin{cases} 40^\circ 03' N \\ 55^\circ 57' V \end{cases}$. Følgende Observationer, der under Hensyn til, at Skibets Fart er ringe, tør betragtes som samtidige, er anstillet under lige Vejrforhold af samme Iagttagers ved Sekstiden om Em. den 27. Februar 1913.

- a) Polaris: $10^l 05^m 13^s$ viser Kronometer $41^\circ 00',5$ * obs. Hd.
 - b) Procyon: $10^l 09^m 38^s$ — — $38^\circ 17',5$ * — —
 - c) Rigel: $10^l 15^m 13^s$ — — $41^\circ 37',0$ * — —
- Kronometer-Stand i Obs.-Øjeblik: $\div 10^m 53^s$; Ø. Hd.: 9,5 m.

a) $10^l 05^m 13^s$ viser Kron. $\div 10^m 53^s$ Kron.-St. <hr style="width: 80%; margin-left: 0;"/> $9^l 54^m 20^s$ Mkl. i Grv. d. $\frac{27}{2}$ 13. $3^l 43^m 48^s$ mindr. Kl. omb. <hr style="width: 80%; margin-left: 0;"/> $6^l 10^m 32^s$ Mkl. omb. d. $\frac{27}{2}$. $22^l 28^m 29^s$ Msl. Rektase. <hr style="width: 80%; margin-left: 0;"/> $4^l 39^m$ Stkslet. omb. d. $\frac{27}{2}$.	Msl. Rektase. $22^l 26^m 50^s,9$ $+ 1^m 37^s,6$ Rett. for 9^{h} <hr style="width: 80%; margin-left: 0;"/> $22^l 28^m 29^s$ til a) 0 - 4^m (til b) <hr style="width: 80%; margin-left: 0;"/> $22^l 28^m 29^s$ til b) $+ 1^s$ - 10^m (til c) <hr style="width: 80%; margin-left: 0;"/> $22^l 28^m 30^s$ til c).
--	---

$41^\circ 00',5$ * obs. Hd.
 $\div 6',7$ Tab.

$40^\circ 53',8$ * cent. Hd.
 $\div 46',4$ 1 Rett.
 $+ 0',3$ 2 Rett.

$\left. \begin{array}{l} 40^\circ 08' \text{ N. Brd.} \\ 55^\circ 57' \text{ V. Lgd.} \\ 359^\circ \text{ * AZ.} \end{array} \right\} 1. \text{ Stedlinie.}$

$$\begin{array}{l}
 \text{b) } 6^{\circ} 14^{\text{m}} 57^{\text{s}} \text{ Mkl. omb. d. } 27\frac{1}{2} \\
 \underline{22^{\circ} 28^{\text{m}} 29^{\text{s}} \text{ Msl. Rektase}} \\
 4^{\circ} 43^{\text{m}} 26^{\text{s}} \text{ Stkslet.} \\
 7^{\circ} 34^{\text{m}} 46^{\text{s}} * \text{ Rektase.} \\
 \underline{2^{\circ} 51^{\text{m}} 20^{\text{s}} * \text{ T. øst.}}
 \end{array}$$

$$\begin{array}{l}
 38^{\circ} 17',5 * \text{ obs. Hd.} \\
 \div 6',8 \text{ Tab.} \\
 \hline
 38^{\circ} 10',7 * \text{ cent. Hd.} \\
 \hline
 51^{\circ} 49' * \text{ h}'_o
 \end{array}$$

$$\begin{array}{l}
 b(N) = 40^{\circ} 03' \log \cos = 9,88394 \\
 * d(N) = 5^{\circ} 27' \log \cos = 9,99803 \\
 * T = 2^{\circ} 51^{\text{m}} 20^{\text{s}} \log \sin\text{-vers} = 9,42597
 \end{array}$$

$$\log \cos x = 9,30794$$

$$\cos x = 0,20321$$

$$(b \div d) = 34^{\circ} 36'; \cos 34^{\circ} 36' = 0,82314$$

$$\cos h'_g = 0,61993$$

$$h'_g = 51^{\circ} 41'$$

$$h'_o = 51^{\circ} 49'$$

$$\left. \begin{array}{l}
 * d = 8' \text{ fra } * \\
 \text{Az} = 120^{\circ},5
 \end{array} \right\} \text{ 2. Stedlinie}$$

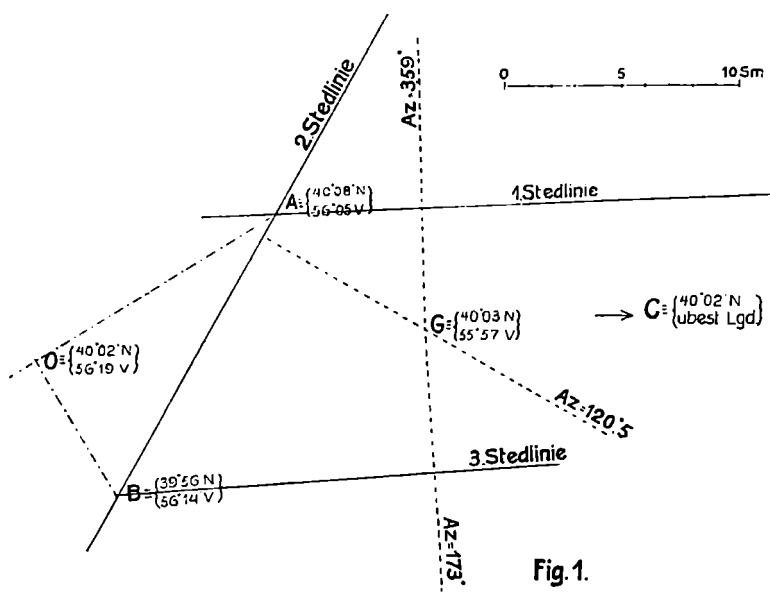


Fig. 1.

$$\begin{array}{l}
 b(N) = 40^{\circ} 03' \log \cos = 9,88394 \\
 * d(S) = 8^{\circ} 18' \log \cos = 9,99543 \\
 * T = 21^{\text{m}} 21^{\text{s}} \log \sin\text{-vers} = 7,63709
 \end{array}$$

$$\log \cos x = 7,51646$$

$$\cos x = 0,00329$$

$$b + d = 48^{\circ} 21'; \cos 48^{\circ} 21' = 0,66458$$

$$\cos h'_g = 0,66129$$

$$h'_g = 48^{\circ} 36'$$

$$h'_o = 48^{\circ} 30'$$

$$\left. \begin{array}{l}
 * d = 6' \text{ henimod } * \\
 \text{Az} = 173^{\circ}
 \end{array} \right\} \text{ 3. Stedlinie}$$

$$\begin{array}{l}
 \text{c) } 6^{\circ} 20^{\text{m}} 32^{\text{s}} \text{ Mkl. omb. d. } 27\frac{1}{2} \\
 \underline{22^{\circ} 28^{\text{m}} 30^{\text{s}} \text{ Msl. Rektase}} \\
 4^{\circ} 49^{\text{m}} 02^{\text{s}} \text{ Stkslet} \\
 5^{\circ} 10^{\text{m}} 23^{\text{s}} * \text{ Rektase} \\
 \underline{0^{\circ} 21^{\text{m}} 21^{\text{s}} * \text{ T. øst}}
 \end{array}$$

$$\begin{array}{l}
 41^{\circ} 37',0 * \text{ obs. Hd.} \\
 \div 6,6 \text{ Tab.}
 \end{array}$$

$$41^{\circ} 30',4 * \text{ cent. Hd.}$$

$$48^{\circ} 30' * \text{ h}'_o$$

Resultaterne af denne Regning er udsat i Fig. 1 og viser, at tagne enkeltvis eller to og to, har disse Stedlinier forholdsvis ringe Værdi.

Benytter man sig imidlertid af den anden af de anførte Regler, — Az-Afvigelsen mellem $359^{\circ} = \div 1^{\circ}$ og 173° er jo kun 174° —, faar man, skønt Punktet C, der svarer til midterste Azimut ikke er aflagt, ved at halvere de udvendige Vinkler A og B det observerede Sted:

$$\left. \begin{array}{l}
 40^{\circ} 02' \text{ N.} \\
 56^{\circ} 19' \text{ V.}
 \end{array} \right\}$$

Til Sammenligning bør man mærke sig Stedlinie-Skæringspunkternes afvigende Brd. og Lgd., og navnlig at 1. og 3. Stedlinie er aldeles ubrugelige til Længdebestemmelse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*Al Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Ifølge af Forskrifterne for de under Dampskibtilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

"Efterretninger for Søfarende" omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Aræiske Hav.
"Efterretninger for Søfarende" udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kg. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone
aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre erholdes for 10 øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, snarere Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Portegnelse over danske Sømærker. Februar 1914. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 5 for 1914). Pris: Kr. 0,50.

Annulleret er:

Portegnelse over Sømærker i de danske Farvande, 1909.

I. Østersøen.

270. Sverrig. Öland. Ölands Södra Udde. Fyrskib udlægges. Lys- og Fløjte-tønde inddrages.

¹ „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 6/127. Stockholm 1914.)

I Løbet af 1914 udlægges et Fyrskib, *Ölandaren*, paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. Fyrskibet skal vise hvidt Et-Lyn hver 3 s. Taagsignal gives med en Sirene, der giver Et-Stød hver 1 Minut, og med en Undervandsklokke, der giver To-Slag hver 10 s. Lys- evne: 11 Sm.

Samtidig inddrages Lys- og Fløjte-tønden, som ligger paa 56° 06' 00" N. 16° 23' 30" E.

(Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2362. København 1913.)

271. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Almagrundet. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 6/187.

Almagrundet Fyrskib ligger paa 59° 09' 05" N. 19° 08' 06" E.

272. Sverrig. Svenska Björn Fyrskib flyttes.

² „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 6/126. Stockholm 1914.)

Naar Fyrskibet *Svenska Björn* udlægges i Foråret 1914, vil det blive flyttet, saaledes at det kommer til at ligge paa c. 59° 35' 30" N. 19° 56' 00" E. uden for Grunden *Armbågen*.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2419. København 1913.)

311. Rusland. Sorte Hav. Dnjestr Søbanke. Grund tiltaget. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/328. Berlin 1914.)

1. *Dnjestr* Søbanke ud for *Zaregrad* Mundingen af *Dnjestr Liman* er tiltaget c. 3/4 Sm S. efter.

2. Afmærkningen af Banken er derfor forandret saaledes:

a) Begge de sorte Spiritønder med opadvendt Kegle ved N.-Enden af Banken ligger nu i 11 1/2 m Vand 8,7 Sm 76 1/2° (misv. E. t. N. 1/8 N.) fra *Zaregrad* Fyr. 46° 06' 26" N. 30° 40' 35" E.

b) Begge de røde Spiritønder med nedadvendt Kegle ved S.-Enden af Banken ligger nu i 9 1/8 m Vand 9 Sm 96 1/2° (misv. E. 3/4 S.) fra *Zaregrad* Fyr. 46° 03' 20" N. 30° 41' 16" E.

3. Paa SE.-Kysten ved *Dnjestr Liman* er opført 3 Baaker.

a) En Baake med hvid Tavle, der tjener som Bagbaake for begge de andre. 46° 09' 41" N. 30° 28' 48" E.

b) En Baake med rød Tavle. 46° 09' 01" N. 30° 31' 16" E.

c) En Baake med en sort-hvid-sort. lodret stribet Tavle. 46° 09' 03" N. 30° 30' 04" E.

Baake a, holdt overet med Baake b i Pejling 291 1/2° (misv. WNW.); leder fri af Bankens N.-Ende.

Baake a, holdt overet med Baake c i Pejling 306° (misv. NW. 5/8 W.); leder fri af Bankens S.-Ende.

312. Rusland. Sorte Hav. Karkinit Bugt. Ak-Metschet Bugt. Oplysning om Fyr

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/329. Berlin 1914.)

De 3 Fyr SW. for *Ak-Metschet* Fyr er blændet imod Søen. 45° 31' N. 32° 42' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/223. København 1914.)

313. Syrien. Saida. Jeziroh. Vrag forsvundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 247. London 1914.)

Vraget af Damperen *Martha*, som laa c. 0,05 Sm 101° (misv. E. t. S. 1/8 S.) fra N.-Enden af *Jeziroh*, er forsvundet. 33° 34 1/2' N. 35° 21 1/2' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/568. København 1911.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, †: Tillæg.

Korte eller Bøger Nr.

R 298 Newfoundland. — St. John's harbour.

R A to V. Miscellaneous. — Index charts.

R Y Miscellaneous. — Index chart of Admiralty Sailing Directions.

R Z Miscellaneous. — Index chart of Admiralty List of Lights.

R 2581 Orkney Islands. — Scapa Flow and approaches.

R 2844 Ireland, west coast. — Dingle and Ventry harbours.

R 1124 China, east coast. — Southern approach to the Yang tse kiang.

R 1324 Argentina. — Rio de la Plata to Cape Dos Bahias.

R 446 West Indies. — Jamaica.

† 1358 Argentina. — Union bay to Rio Negro.

Tyskland:

R 302 Nordlicher Atlantischer Ozean. — Westküste von Spanien und Portugal, Südlicher Teil. I : 750 000.

R 126 Indischer Ozean. Afrika, Ostküste: Zanzibar-Kanal, Nördlicher Teil. I : 150 000.

273. Finland. Finske Bælt. Viborg Distrikt. Länssaari. Skær fundel. So-nærke Flyttes.

(„Underrøtelse for Sjöfarande“ Nr. 10. Helsingfors 1914.)
I Løbet fra *Kuorsalo* Lodsplads til *Mentlahi* Vig er fundet et Skær med 2,5 m Vand, 158 m 348° (misv. N. t. W. $\frac{1}{8}$ W.) fra *Länssaari* Holm. Ved Søfartens Begyndelse d. A. flyttes Vageten paa S.-Siden af *Länssaari* Grund til c. 60° 29' 58" N. 27° 22' 13" E. ved S.-Siden af Skæret. Positionen svarer til *russisk* Kort Nr. 1350.

274. Rusland. Liban. Fyrskib udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/372. Berlin 1914.)
Liban Fyrskib er atter udlagt. 56° 31' N. 20° 51' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/188. København 1914.)

275. Tyskland. Neufähr. Fyr atter tændt.

Ifølge Meddelelse fra det kongelige *danske* Konsulat i *Danzig* er *Neufähr* Fisker-fyr atter tændt. 54° 22' 36" N. 18° 47' 03" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/149. København 1914.)

276. Tyskland. Kolberg. Taagesignal forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/367. Berlin 1914.)
Den 20de Februar 1914 forandres Taagesignalet ved *Kolberg*. Det vil blive givet med Sirene fra E.-Molens Hoved. Sirenen giver Tre-Stød hver 35 s, Stød $2\frac{1}{2}$ s, Pause 5 s, Stød $2\frac{1}{2}$ s, Pause 5 s, Stød $2\frac{1}{2}$ s, Pause $17\frac{1}{2}$ s. Kommer Sirenen i Orden, gives Taagesignal med Klokken ved Vinkebakken. 54° 11' 27" N. 15° 33' 21" E.
(Kort Nr. 160.)

277. Tyskland. Swinemünde. Taagesignal gives atter.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/370. Berlin 1914.)
Swinemünde Taagesignal-Station er atter i Virksomhed. 53° 55' 59" N. 14° 16' 56" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/20. København 1914.)

278. Tyskland. Stettin. Isbrydergebyr ophørt.

Ifølge Telegram fra det *danske* Konsulat i Stettin er Opkrævning af Isbryder-gebyr ophørt den 1de ds. *Stettin*. 53° 26' N. 14° 34 $\frac{1}{4}$ ' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

279. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Kløkketønde atter udlagt.
Kirkegrund Kløkketønde er udlagt og Vintersømærket inddraget. 55° 06' (12") N. 11° 23' (12") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2270. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

280. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Kløkketønde forsvundet.
Kløkketønden ved Indløbet til *Randers-Fjord* er forsvundet. Da der skal for-færdiges en ny Tønde, vil det være noget, inden den atter bliver udlagt. 56° 36' (38") N. 10° 23' (00") E.

W.-Siden af *Bryggen* Banke ligger i hele sin Længde c. 1 Sm E.-ligere end vist i Kortene.

305. Rio de la Plata. Archimedes Banke. Lystønde ombyttet med Lys-Fløjte-og Undervandskløkketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 227. London 1914.)
Lystønden paa NW.-Siden af *Archimedes* Banke er ombyttet med en Lys- og Fløjte-tønde, der viser rød Blinkfyr, og som til Forsøg er forsynet med en Undervands-klokke, der giver To-Slag hver 30 s, Slag, Pause 5 s, Slag, Pause 25 s. 35° 11' 25" S. 56° 09' 50" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/135. København 1912.)

306. Rio de la Plata. Colonia. Los Muleques Banke. Lystønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 225. London 1914.)
En sort Lystønde, der viser grønt Blinkfyr, er udlagt 0,15 Sm 134° (SE. $\frac{1}{2}$ E.) fra det S.-ligste tørre Skær af *Los Muleques* Skærene og 217° (misv. SW. t. S. $\frac{1}{8}$ S.) fra *San Benito* gamle Kirke. Tøndens Plads er kun tilnærmedesvis rigtig. 34° 27 $\frac{1}{2}$ ' S. 57° 52' W.

Den røde Spidstønde, der laa c. 0,03 Sm SE. for *Los Muleques*, er inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

307. Italien W.-Kyst. Elba. Ferrario. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 41/131. Genova 1914.)
Det røde, faste Fyr paa *Molehovedet* i Bunden af Inderhavnen er forandret til et hvidt, fast Fyr. 42° 48 $\frac{3}{4}$ ' N. 10° 19 $\frac{1}{2}$ ' E.

308. Østerrig-Ungarn. S. Andrea (Donzella). Fyr forandret.

(„Kundmaenung für Seefahrer“ Nr. 6/100. Pola 1914.)
Det midlertidige, hvide Blinkfyr paa *Øen S. Andrea* er forandret til et hvidt, fast Fyr med Blus, der viser 2 Blus, afvekslende rødt og hvidt, hver 10 s, fast hvidt Lys 4 s, hvidt Blus 1 s, fast hvidt Lys 4 s, rødt Blus 1 s. Synsvidde: 10 Sm for fast, hvidt Lys, 16 Sm for hvidt Blus, 12 Sm for rødt Blus. I øvrigt uforandret. 42° 38,7' N. 17° 57,1' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1355. København 1912.)

309. Tyrkiet. Dardanellerne. Oplysning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/324. Berlin 1914.)
Den tyrkiske Regering har bekendtgjort, at det efter Fredsslutningen atter er tilladt at besjle *Dardanellerne* om Natten indtil *Tschanck*.

Da alle Minerne endnu ikke er fjernet, tilraades det overhovedet ikke at besjle *Dardanellerne* om Natten.

SW.-lige Indløb: 40° 01 $\frac{1}{2}$ ' N. 26° 10' E.

310. Tyrkiet. Dardanellerne. Tschanck. Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/325. Berlin 1914.)
Farvandet i Snaevningen af *Dardanellerne* mellem *Kefes* (*Kephez*) Rynth og *Tschanck* er almærket med 3 hvide cylindriske Tønder, som man skal holde om Styrbord, og 3 røde Spidstønder, som man skal holde om Bagbord. Naar man kommer fra *Seddii Bahr*, kommer man først til de hvide Tønder, af hvilke den sidste ligger lige overfor den første af de røde Tønder.

Omtrent i Midten af Farvandet mellem *Tschanck* og *Kizil Bahr* er en *tyrkisk* Kanonbaad opankret, som paa Masten fører det internationale Signal „M C“ (Aabne. Søg længere bort). Kanonbaaden er antagelig bestemt til Borttagelsen af Minerne. *Tschanck*: 40° 08 $\frac{1}{2}$ ' N. 26° 24 $\frac{1}{2}$ ' E.

300. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Gardiners Bugt. Three Mile Harbor Bølgebrydet. Fyr nedlagt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 5/318. Washington 1914.)
 Det røde, faste Fyr er nedlagt. 41° 02' 15" N. 72° 11' 20" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1088. København 1912.)
301. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Rehoboth Bugt. Rehoboth Kanal. Fyr forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 5/324. Washington 1914.)
 I *Rehoboth Canal Jelly Fyr* er indsat 2 røde Lysvinkler, der er synlige i Pejlinger fra 284° gennem 0° til 14° og fra 26° til 104°. 38° 41' 11" N. 75° 05' 46" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1102. København 1913.)
302. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Brewerton Kanal. Afmærkning forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 5/325. Washington 1914.)
Brewerton Channel Klokketønde 2 B er nu sort og har faaet Nr. 1 B, den er flyttet til den modsatte Side af Kanalen og ligger ved Siden af *Brewerton Channel Lystønde 1 B*. *Brewerton Channel Spiritønde 2 B* er udlagt paa Klokketøndens tidligere Plads. *Brewerton Kanal*: 39° 13' N. 76° 30' W.
303. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Elizabeth Floden. Afmærkning forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 5/327. Washington 1914.)
 Ved Afmærkningen af den ny gravede 10,6 m (35 foot) Kanal er foretaget følgende Forandringer:
 1) *Channel Spiritønde 28* er udlagt i c. 11 m Vand 101° (misv. E. t. S. 3/8 S.) fra *Craney Island* venstre Kant og 168° (misv. S. 3/8 E.) fra *Craney Island Fyr*.
 2) *Channel Spiritønde 28* er inddraget.
 3) *Channel Spiritønde 30* er udlagt i c. 11 m Vand 201° (misv. SW. t. S. 3/4 S.) fra Kanten af *Tanner Pynt* og 140° (misv. SE. 7/8 S.) fra højre Kant af *Craney Island*.
 4) *Western Branch Shoal Spiritønde 30* er inddraget.
 5) *Western Branch Shoal Spiritønde 32* er udlagt i c. 11 m Vand ved Drejet i Kanalen 250° (misv. W. t. S. 3/8 S.) fra højre Kant af det S-lige Pakhus paa *Lambert Pynt* og 322° (misv. NW. t. N.) fra *Western Branch Fyr*.
 6) *Lambert Point Tønde 11 L* er flyttet c. 90 m i Retning 284° (misv. W. t. N. 3/4 N.).
 7) *Lambert Creek Tønde 13* er flyttet c. 180 m i Retning 299° (misv. NW. t. W.).
 8) *Obstruction Spiritønde 32* er ombyttet med en Spiritønde og har nu Nr. 34.
 9) *Fort Norfolk Flats Tønde 15* er flyttet c. 45 m i Retning 158° (misv. S. t. E. 1/2 E.).
 10) *Hospital Point Spiritønde 36* er udlagt i c. 11 m Vand 206 1/2° (misv. SW. t. S. 1/4 S.) fra venstre Kant af *Chesapeake and Ohio Railroad Pier* og 121° (misv. SE. 3/4 E.) fra *Hospital Point Wharf*.
 11) *Channel Spiritønde 38* er udlagt i c. 11 m Vand, henholdsvis 176° (misv. S. 1/3 W.) og 141 1/2° (misv. SE. t. S.) fra sidstnævnte Punkter.
Craney Island Fyr: 36° 53 1/2' N. 76° 20 1/4' W.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
304. Brasilien. Para Floden. Bragança (Dentro) Farvand. Tønders og Bankes Boliggenhed.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/340. Berlin 1914.)
 I *Bragança (Dentro)* Farvand ligger den ydre, røde Tønde paa c. 0° 22' 3" S. 47° 53' W., og den indre sorte Tønde paa c. 0° 24' S. 47° 57' W.
281. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal, Gauschohm-Løb og Havrevolen. Fyr tændt.
Gauschohm-Løb ny Fyr er tændt. Fortfyrets Flamme højde er 5 m, og dets Synsvide er 9 Sm. I øvrigt er Fyrene som tidligere anført. Den midlertidige røde Lanterne paa *Thyborøn-Kanal* Forbaake er tændt og har en Flamme højde af 4 1/2 m. 56° 43 1/2' N. 8° 14 1/2' E.
 (Kort Nr. 158. Danske Lods Side 111. Fyr-Fort. Nr. 60 og 56 b.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/234. København 1914.)
- IV. N-lige Ishav og Nordsøen.
282. Danmark. Graadby. Topsand. Lystønde udlagt.
Topsand Lystønde er atter udlagt og Vintersømærket inddraget. 55° 30' (08") N. 8° 21' (31") E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/41. København 1914.)
283. Tyskland. Eider. Eidergalliot Fyrskib atter udlagt.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/439. Berlin 1914.)
 Fyr- og Lodsskibet *Eidergalliot* er atter udlagt. 54° 14' N. 8° 37' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/122. København 1914.)
284. Tyskland. Elben. Brunshausen. Fyr forandret.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/311. Berlin 1914.)
 Det hvide Fyr med Formærkelser paa NW.-Enden af Duc d'Albe Rækken er forandret til et hvidt, fast Fyr. 53° 37' 49" N. 9° 31' 59" E.
285. Tyskland. Ems. Emden. Belysning forandret.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 6/368. Berlin 1914.)
 De 2 blaa Positionslanterner ved Indløbet til Sø-Slusen fra Forhavnen og de 2 blaa Positionslanterner ved Indløbet til Slusen fra Inderhavnen er forandret til at vise rødt og grønt, fast Lys. De røde og de grønne Positionslanterner er kun synlige i Retning af Sluseaxen.
 Paa S.-Siden af det ny Inderhavnsbassin, E. for Sø-Slusen, er tændt 2 Ledefyr; hvert Fyr bestaar af 2 hvide, faste Fyr (det ene 1,5 m over det andet). Disse Fyr leder gennem den ny Inderhavn E. for Duc d'Alberne 1—6. Skibe, som kommer fra den gamle Inderhavn og skal til den ny Sø-Sluse, benytter Ledefyr linien, naar de er passeret gennem den ny Drejebro, og holder Fyr linien indtil Sø-Slusens grønne Positionslanterner faaes i Sigte forud om Styrbord, hvorefter de drejer ned midt imellem Inderhovedets grønne og røde Positionslanterner. I omvendt Retning holdes Fyr linien, indtil Positionslanternerne ved Løbet gennem Drejebroen kommer i Sigte. *Emden*: 53° 20 1/4' N. 7° 11' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2194. København 1913.)
286. Holland. Ameland. Hollum. Fyr slukkes.
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 33/302. 's-Gravenhage 1914.)
 Den 1ste April 1914 slukkes *Hollum* hvide, faste Fyr (Forfyret). 53° 27' N. 5° 37' 5 E.
 (Kort Nr. 180.)
287. Holland. Zoegat van Brouwershaven. Oost-Hellegat. Afmærkning forandret.
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 33/304. 's-Gravenhage 1914.)
 I *Oost-Hellegat* er foretaget følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) En rød Spidstønde Nr. 4 er udlagt paa 51° 41' 23" N. 4° 23' 35" E. 2) De tidligere røde Spidstønder Nr. 4, 5 og 6 har nu henholdsvis Nr. 5, 6 og 7. 3) Den tidligere Spidstønde Nr. 7 er omtaget. 4) En rød Spidstønde Nr. 8 med Ballon er udlagt paa dennes Plads.

288. Holland. Vlissingen. Nollédijk. Ført de Nolle. Fyr tændt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 31/287. s. Graevenhage 1914.)

Paa W.-Pyrten af *Nollédijk* er tændt et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:

1. rødt opad Floden indtil 50 m W. for *Leuyenaar*;
 2. hvidt derfra til Spidstønde Nr. 2;
 3. grønt derfra til Spidstønde Nr. 7;
 4. rødt derfra til Pejling 91°;
 5. hvidt derfra til — 96°;
 6. grønt derfra til — 112°;
 7. hvidt derfra nedad Floden.
- Flammens Højde: 12 m. 51° 27' N. 3° 33' E.

289. Holland. Westër-Scheide. Vlissingen. Kirketaarn attør opført. Oplysning om Fyr.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 33/305. s. Graevenhage 1914.)

1. Det nedbrændte Kirketaarn i *Vlissingen* er genopbygget paa samme Plads. 51° 26' N. 3° 34' E.
 2. *Borsele* røde og hvide, faste, østlige Bagfyr skjules af *Borsele* Saltværk i Pejlinger fra 110 $\frac{1}{2}$ ° til 111 $\frac{1}{2}$ °. 51° 24' 44" N. 3° 44' 13" E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/2019 og Nr. 2/68. pkt. 1 c. København 1911 og 1914.)

290. England. Colne. Afmærkning.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 51/273. Paris 1914.)

1. En Række sort-hvide Tønder er udlagt c. 0,2 Sm W. for og parallel med de to Rækker Tønder, som ligger neden for *Brightlingsea*.
2. To Ledefyr, som angiver Retningen til *Brightlingsea* Landingssted, er tændt. Bagfyret er hvidt, Forfyret er rødt og staar ved Yderenden.
3. Mærket: „*Brightlingsea* Kirke overet med Taarn Nr. 1“ udgaar. *Colne* Pylt: 51° 46' N. 1° 02 $\frac{3}{4}$ ' E.

291. England. Filey Bugt. Filey Brig. Klokketøndes Belliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 238. London 1914.)

Den sorte Klokketønde med Stage og Kugle ved *Filey Brig* er flyttet 400 m i Retning 353° (misv. N. 3 $\frac{1}{4}$ E.) og ligger nu 0,37 Sm 86° (misv. E. t. S.) fra Enden af *Brigg*. 54° 13' N. 0° 14 $\frac{1}{2}$ ' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

292. England. Portsmouth. Havnosignaler.

(„Notice to Mariners“ Nr. 254. London 1914.)

Nedennævnte Signaler, der før blev vist fra Semafor-Taarnet, gives indtil videre fra *H. M. S. „Victory“*, der er opankret paa Strømmen:

1. Et rødt Flag med en smal hvid Diagonal betyder, at det er forbudt at løbe ind i Havneindløbet, saavel ude fra som inde fra.
 2. Et blaåt trekantet Flag, hvis yderste Del er gul, betyder, at Undervandsbåde er under Gang i *Portsmouth* Havn.
- H. M. S. „Victory“*: 50° 48' N. 1° 06 $\frac{1}{2}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/2431. København 1912.)

293. England. Plymouth Sund. Lystønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 210. London 1914.)

1. Den rød og hvid stribede Kugletønde paa S.-Siden af *Winter Shoal* er ombytet med en rød og hvid vandret stribet Lystønde, der viser grønt Lys med Formørkelse. *Winter Shoal*: 50° 21 $\frac{1}{2}$ ' N. 4° 08 $\frac{1}{2}$ ' W.
2. En rød og hvid tærnet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelse, er udlagt paa W.-Siden af *Narrows* c. 125 m 79° (misv. E. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Garden* Batters Flagstang. Bartenet: 50° 21 $\frac{1}{2}$ ' N. 4° 10 $\frac{1}{4}$ ' W.

294. England. Bristol Kanal. Usk Floden. Usk Patch. Lystønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 239. London 1914.)

En grøn og gul lodret stribet Lystønde, mærket „Deposit Ground“, er udlagt ud for SW.-Enden af *Usk Patch*, 2,66 Sm 189° (misv. SW. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Usk* E.-lige Fyr. Lystønden viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s. Mærke 2,7 s. Den tjener til Afmærkning af en Losseplads, der ligger i *Newport Deep*, NE. for Lystønden. 51° 29 $\frac{3}{4}$ ' N. 2° 58 $\frac{3}{4}$ ' W.

295. England. Whitøhaven. Oplysning om Taagesignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 239. Erratum. London 1914.)

Taagesignalet er: Et-Stød hver 25 s., Stød 5 s., Pause 20 s. 54° 33 $\frac{1}{4}$ ' N. 3° 35 $\frac{3}{4}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/168. København 1914.)

296. Skotland. Clyde. Roseneath Patch. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 264. London 1914.)

Paa S.-Enden af *Roseneath Patch*, 0,62 Sm 2° (misv. N. t. E. $\frac{3}{4}$ E.) fra Yderenden af *Whitelørand*. Plet er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Fyrbåke. 55° 58 $\frac{1}{2}$ ' N. 4° 47 $\frac{1}{2}$ ' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

297. Færøerne. Østøer. Lervig. Fyr tændt.

Ved *Lervig* Bygd er tændt følgende Fyr:

1. Ved det N.-lige Landingssted ved *Tøltøer*: c. 25 m fra Kysten, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. 4 m høj Fyrpæl. Brændetid: Fra Slutningen af September til Midten af Maj, naar Baade fra Bygden er paa Søen.
 2. Ved det S.-lige Landingssted ved *Aaergaard*, c. 20 m fra Kysten, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. 4 $\frac{1}{2}$ m høj Fyrpæl. Brændetid: Fra Slutningen af September til Midten af Maj, naar Baade fra Bygden er paa Søen.
- Lervig*: 62° 12 $\frac{1}{2}$ ' N. 6° 42' W.
(Kort Nr. 208 og 209. Færøske Lods Side 56. Fyr-Fort. Nr. 606 A og 606 B.)

298. Afrika. Saloum (Salun) Floden. Oplysning om Barre.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 54/291. Paris 1914.)

Grunden ved Indløbet til *Saloum* Floden og Løbet over Barren har forandret sig. Afmærkningen er flyttet i Overensstemmelse hermed, men, da den ikke er tilfredsstillende, bør man ikke løbe ind uden først at have søgt nærmere Oplysninger. 13° 50 $\frac{1}{2}$ ' N. 16° 44 $\frac{3}{4}$ ' W.

299. Nova Scotia. Baccaro Point. Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 616. Ottawa 1914.)

Omtrunt den 18de Februar d. A. forandres *Baccaro Point* Fyr — uden nærmere Bekendtgørelse — til at vise hvidt 4 Lyn hver 20 s., Lyn, Pause c. 2 $\frac{1}{2}$ s., Lyn, Pause c. 2 $\frac{1}{2}$ s., Lyn, Pause c. 2 $\frac{1}{2}$ s., Lyn, Pause c. 12 $\frac{1}{2}$ s. I Halvdelen af Tidrummet, eller 10 s., vil Lyset være fuldstændig formørket; i den anden Halvdelen af Tidrummet vil Fyret stadig vise et svagere Lys, gennem hvilket de stærkere Lyn vil vise sig. 43° 26' 53" N. 66° 28' 10" W.

65

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 191. Japan—Kurul Islands. Positions of certain islands. Simushir island, lat. 47° 00' N., long. 151° 50' E. Onokotan island, lat. 49° 30' N., long. 154° 40' E. Details. The chain of islands from Simushir island to Onokotan island is reported to lie from four to eight miles further to the south-eastward than charted. Note. A note to the above effect has been placed on the charts. (Notice No. 191 of 1914, dated 3rd February.)

Charts affected. No. 2405, The Kuril islands. No. 2128, Plans of the Kuril islands. No. 2459, North-west Pacific ocean. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, pages 760 to 766.

No. 207. China, East Coast. Yang tse kiang approach—Light-buoy with submarine-bell withdrawn. Position. At a distance of 10 miles, north eastward, from Gutzlaff lighthouse. Lat. 30° 55' 45" N., long. 122° 18' 20" E., on chart No. 1602. Description. Light-buoy with submarine-bell, exhibiting an occulting white light, and marked "Experimental" on the charts. (Notice No. 207 of 1914, dated 5th February.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse kiang. No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse kiang. No. 2412, Amoy to Nagasaki. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 375.

No. 212. French Indo-China—Fai Tsi Long Archipelago. Longue island—Rocks northward of. (a) Position. At a distance of 12 cables, 168° (S. 13° E. Mag.), from Dome island summit. Lat. 20° 58' 42" N., long. 1107° 24' 43" E. Depth, 6 feet. (b) Position. At a distance of 4 cables, 20° (N. 19° E. Mag.), from the north-east extreme of Rita point. Lat. 20° 58' 37" N., long. 107° 26' 24" E. Depth, Dries at low water. Note. The above positions are those on chart No. 1169. Variation, 1° E. (Notice No. 212 of 1914, dated 6th February.)

Charts affected. No. 1169, Approaches to Port Courbet. No. 1965, Kun lakh to Kao tao shan islands. Publications. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 293.

No. 217. Japan, Nipon—Isle No Umi. Oni ga saki—Alteration in position of light-buoy. Former Notice. No. 1913. New position. At a distance of 6 cables, 221° (S. 45° W. Mag.), from former position. Lat. 34° 53' 10" N., long. 136° 47' 02" E., on chart No. 952. Description. Red cylindrical light-buoy exhibiting a group flashing white light. Variation, 4° W. (Notice No. 217 of 1914, dated 6th February.)

Charts affected. No. 952, Awashii wan to Atsumi wan. No. 996, Kii channel to Tokyo. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 349.

No. 218. Red Sea Western Shore. Massawa—Amended period of light. Former Notice. No. 146 of 1914. Position. On east extreme of Massawa island. Lat. 15° 36' 4" N., long. 39° 27' 1/2" E. Details. By actual observation, the new light has a period of three and two-tenths seconds, showing thus:

Flash.	eclipse.
7/10 sec.	2 7/10 sec.

(Notice No. 218 of 1914, dated 6th February.)

Charts affected. No. 460, Massawa harbour. No. 164, Massawa channel. No. 8d, Red sea, sheet IV. Publications. List of Lights, Part V., 1914, No. 2189. Red Sea Pilot, 1909, page 226.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Mottager Værdipapirer til Opbevaring.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Februar 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115—114 3/4	114 3/4	115
Danmark	87 1/2—1/4	87 1/4	87 1/2
Norden	91 3/4—92 1/2	92 1/4	92 1/2
Gorm	—	—	—
Carl	101—1/2	101 1/4	101 1/2
Dannebrog	123 1/2—124	123 3/4	123 1/2
Skjold	82 3/4—83	83	83 1/2
Urania	—	19	20
Neptun	112—1/2	112 1/4	112 1/2
Dampsk. af 1896	112 3/4—1/2	112 1/4	112 3/4
Hejmdal	116 3/4—117 1/4	117 1/4	117 3/4
Østasiatisk	141—1/2	141 1/4	141 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	107 1/4—1/2	107	107 1/2
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	71 1/4—3/4	71 1/2	71 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4 3/4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 3/4 % Østasiatisk Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3 3/4 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % nops. Stats.	—	83 1/2	85
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	83	85
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.	—	88 1/2	90 1/2
4 3/4 % — — 2. Serie.	93 3/4	93 1/2	93 1/2
1 3/4 % — — 1.	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	88 1/2	90 1/2
1 1/2 % — — 7.	—	91 3/4	93 3/4
3 1/2 % Landkreditk.	—	85	87
4 3/4 % Østift. Kreditf.	—	92	92 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	144 1/4	144 1/2	143 1/4
Privatbank	111 3/4	111 1/2	111 3/4
Landmandsbank	144	144	144 1/4
Handelsbank	147—	146 1/2	146 3/4
Grundejerbank	—	10 1/2	11 1/2
Burm. & Wain	94—1/4	94	94 1/4
Helsingørs Jærnak.	—	115	120
Sukkerfabr.	233—	232 1/4	232 1/2
Bryggeri Aktier	244—1/4	244	244 1/4

Vækselkurs d. 18. Februar 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.18	18.13
Paris	72.20	—
Amsterdam	160.70	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Februar 1914.

Russiske Noter	216.10
4 3/4 % Russiske Consols	88.40
3 3/4 % — Boden Kredit	—
5 3/4 % Mexikanske 1899	79.30
5 3/4 % Rumænske Stats	100.00
4 3/4 % — 1890	93.80

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

„Forenede Dampsk.“ 56,000, „Danmark“ 138,000, „Norden“ 103,000, „Carl“ 132,000, „Dannebrog“ 282,000, „Skjold“ 70,000, „Urania“ 34,000, „Dampskib. af 1896“ 152,000, „Hejmdal“ 116,000, „Gorm“ 100,000, „Neptun“ 72,000, „Dansk-russisk“ 454,000, „Østasiatisk“ 568,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

III.

Eks. 2. En Iagttager anstiller mellem Kl. 4 og 8^{3/4} Em. den 5. Febrnar 1913, idet man formener at alle Forhold forbliver lige, følgende Observationer:

- a) Solen: 5^t 58^m 53^s viser Kron..... 29° 24',0 \odot obs. Hd..... giss. Sted $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\circ} 00' \text{ S.} \\ 30^{\circ} 50' \text{ V.} \end{array} \right.$
- b) Venus: 8^t 30^m 31^s — — 36° 29',0 \ominus — — $\left\{ \begin{array}{l} 0^{\circ} 50' \text{ S.} \\ 30^{\circ} 55' \text{ V.} \end{array} \right.$
- c) Regulus: 10^t 32^m 38^s — — 25° 13',0 * — — $\left\{ \begin{array}{l} 0^{\circ} 30' \text{ S.} \\ 30^{\circ} 45' \text{ V.} \end{array} \right.$

Kronometer-Stand i Obs.-Øjebl.: + 16^m 09^s..... Ø. Hd.: 5,5 m.

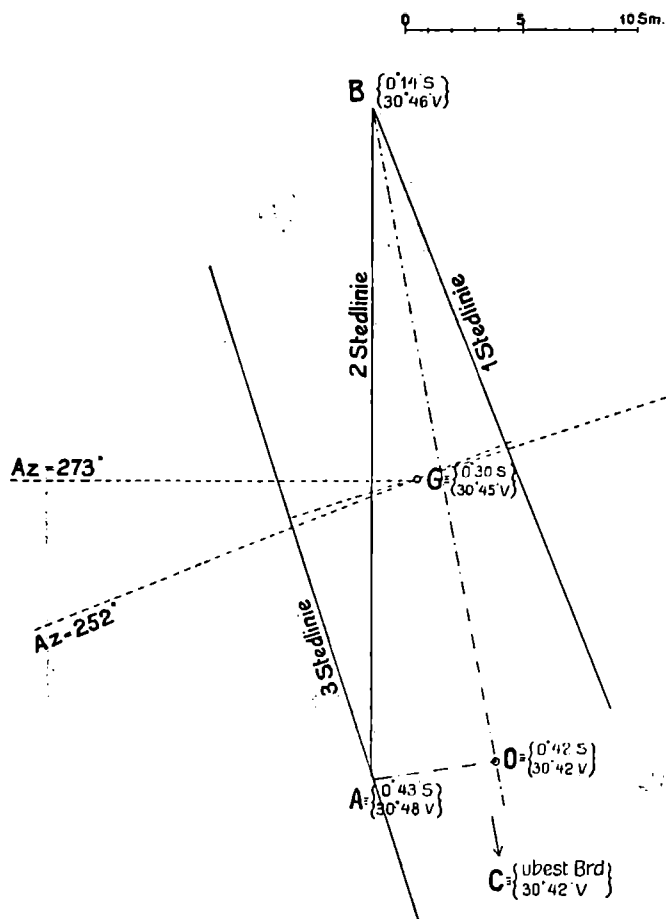
a) 5 ^t 58 ^m 53 ^s viser Kron.	\odot Dkl. (S.)	Tidsk. (at add. til Skl.)
+ 16 ^m 09 ^s Kron.-St.	16° 01' 01"	14 ^m 10 ^s ,6
6 ^t 15 ^m 02 ^s Mkl. i Grenv. d. ⁵ / ₂	+ 4' 44" Rett. 6 ¹⁵	+ 1 ^s ,3
+ 14 ^m 12 ^s Tidsekv.	<u>15° 56' = \odot d (S.)</u>	14 ^m 12 ^s
6 ^t 00 ^m 50 ^s Skl. i Grenv. d. ⁵ / ₂	29° 24',0 \odot obs. Hd.	
2 ^t 03 ^m 20 ^s mindr. Kl. omb.	+ 10',2 Tab.	
<u>3^t 57^m 30^s \odot T. vest</u>	<u>29° 34',2 \ominus cent. Hd.</u>	
	<u>60° 26' \odot h'.</u>	

$$\begin{aligned}
 b(S) &= 1^{\circ} 00' \log \cos = 9,99993 \\
 \odot d(S) &= 15^{\circ} 56' \log \cos = 9,98299 \\
 \odot T &= 3^{\circ} 57^m 30^s \log \sin\text{-vers} = 9,69071 \\
 \log \cos x &= 9,67363 \\
 \cos x' &= 0,47167 \\
 (d \div b) &= 14^{\circ} 56'; \cos 14^{\circ} 56' = 0,96623 \\
 \cos h'_g &= 0,49456 \\
 h'_g &= 60^{\circ} 22' \\
 h'_o &= 60^{\circ} 26' \\
 \left\{ \begin{array}{l} \odot d = 4' \text{ fra } \odot \\ Az = 252^{\circ} \end{array} \right\} & \text{ 1. Stedlinie}
 \end{aligned}$$

b) 8 ^t 46 ^m 40 ^s Mkl. i Grenv. d. ⁵ / ₂	\ominus Dkl. (N)	\ominus Rektase	Msl. Rektase
21 ^t 01 ^m 33 ^s Msl. Rektase	1° 38' 30"	0 ^t 08 ^m 50 ^s ,2	21 ^t 00 ^m 06 ^s ,7
29 ^t 48 ^m 13 ^s Stiklslet i Grenv.	+ 11' 08" Rett. 8 ⁴⁶	+ 1 ^m 23 ^s ,1	+ 1 ^m 26 ^s ,6
2 ^t 03 ^m 40 ^s mindr. Kl. omb.	<u>1° 50' \ominus d</u>	<u>0^t 10^m 13^s</u>	<u>21^t 01^m 33^s</u>
3 ^t 44 ^m 33 ^s Stiklslet omb.			36° 29',0 \ominus obs. Hd.
0 ^t 10 ^m 13 ^s \ominus Rektase			+ 5',6 Tab.
<u>3^t 34^m 20^s \ominus T. vest</u>			<u>36° 23',4 \ominus cent. Hd.</u>
			<u>53° 37' \ominus h'.</u>

$$\begin{aligned}
 b(S) &= 0^{\circ} 50' \log \cos = 9,99995 \\
 \ominus d(N) &= 1^{\circ} 50' \log \cos = 9,99978 \\
 \ominus T &= 3^{\circ} 34^m 20^s \log \sin\text{-vers} = 9,60890 \\
 \log \cos &= 9,60863 \\
 \cos x &= 0,40610 \\
 b + d &= 2^{\circ} 40'; \cos 2^{\circ} 40' = 0,99892 \\
 \cos h'_g &= 0,59282 \\
 h'_g &= 53^{\circ} 39' \\
 h'_o &= 53^{\circ} 37' \\
 \left\{ \begin{array}{l} \ominus d = 2' \text{ henimod } \ominus \\ Az = 273^{\circ} \end{array} \right\} & \text{ 2. Stedlinie}
 \end{aligned}$$

c) 10 ^t 48 ^m 47 ^s Mkl. Grenv. d. ⁵ / ₂	Msl. Rektase	25° 13',0 * obs. Hd.
2 ^t 03 ^m 00 ^s mindr. Kl. omb.	21 ^t 00 ^m 06 ^s ,7	+ 6',3 Tab.
8 ^t 45 ^m 47 ^s Mkl. omb. d. ⁵ / ₂	+ 1 ^m 46 ^s ,6 Rett. 10 ⁴⁹	25° 06',7 * cent. Hd.
21 ^t 01 ^m 53 ^s Msl. Rektase	<u>21^t 01^m 53^s</u>	<u>64° 53' * h'.</u>
5 ^t 47 ^m 40 ^s Stiklslet		
10 ^t 03 ^m 45 ^s * Rektase		
<u>4^t 16^m 05^s * T. øst</u>		



$$\begin{aligned}
 b(S) &= 0^\circ 30' \log \cos = 9,99998 \\
 * d(N) &= 12^\circ 24' \log \cos = 9,98975 \\
 * T &= 4^t 16^m 05^s \log \sin\text{-vers} = 9,74970
 \end{aligned}$$

$$\log \cos x = 9,73943$$

$$\cos x = 0,54882$$

$$b + d = 12^\circ 54'; \cos 12^\circ 54' = 0,97476$$

$$\cos h'_g = 0,42594$$

$$h'_g = 64^\circ 47'$$

$$h_o = 64^\circ 53'$$

$$\left\{ \begin{array}{l} * d = 6' \text{ fra } * \\ \text{Az} = 76^\circ \end{array} \right\} \text{ 3. Stedlinie}$$

Fig. 2.

Resultaterne er vist i Fig. 2. Tagne enkeltvis eller to og to har Stedlinierne ogsaa her forholdsvis ringe Værdi.

Benyttler man imidlertid den første af de anførte Regler — Az-Afvigelsen er jo større end 180° — faar man, skønt ogsaa her Punkt C i Trekanten falder udenfor Tegningens Ramme, ved at halvere de indvendige Vinkler A og B, del obs. Sted:

$$\left. \begin{array}{l} 0^\circ 42' S \\ 30^\circ 42' V \end{array} \right\}$$

Til Sammenligning bemærkes Punkterne A's og B's Brd. og Lgd., samt at C — Skæringen mellem de to af Stedlinierne — er ubrugelig til Breddebestemmelse.

Fragtmarkedet.

Situationen er gennemgaaende ikke stort anderledes end for en Uge siden, d. v. s. mat og treven med flov Tendens for prompt Lastning, medens begge Lejre nærmest forholder sig passive m. H. t. Forretningerne frem i Tiden. Sortehavet og Azow har rørt en Smule mere paa sig, og ubetydelige Opgange har fundet Sted, men derimod skuffer La Plata stadig til Trods for de gode Udsigter for en betydelig Eksport af Majs pr. April—Maj. Ogsaa Østen er meget stille. Fra U. S. blev der sluttet en Del Baade til omtrent uforandrede Rater. Østersøen er næsten ganske livløs pr. prompt, og en Del Baade er bleven lagt op saavel herhjemme som i vore Nabolande. Kullragterne har i de fleste Retninger maattet give yderligere lidt efter som en Følge af det rigelige Tonnageudbud, men det menes nu almindeligvis, at Raterne ikke vil gaa lavere. Der betales i de forskellige Markeder bl. a. som følger.

Østen. Hvede Sydaustralien 25/ U. K. eller Kontinentet pr. April. Chrome Erts Pegoume (N. C.) 28/9 U. K. eller Kontinentet pr. Maj—Juni. Ris Birma/Braila 20/6 (5.000), Marts, Saigon/Marseille, Havre, Dunkerque eller Hamburg 23/ to Havne, 25/6 for Rismel, 5.—20. Marts. Palmekærner Madras Kysten 20/3 Marseille. »net terms«, 25. Marts—15. April. Bombay 16/ Dødvægtbasis én Havn U. K. eller Kontinentet, 16/6 to Havne, Frankrig 6 d. mere, 10. Marts—10. April.

Sortehavet ect. Korn »store Baade« 6/9 Dødvægt fra Odessa til Hamburg, 6/9 alm. Skala Nikolajeff/London eller Rotterdam, 6/10½ à 7 Weseren, 7/1½ Ham-

burg, 3 d. mindre for Byg, prompt. Novorossisk eller Theodosia 9/6 én Havn Danmark, 9/9 to, 10/ tre Havne. Oljekager 1/6 ekstra, prompt. Azow 8/3 à 8/6 Rotterdam, 8/7½ à 8/9 Emden eller Weseren, 9/ Hamburg, 3 d. mindre Byg, 25. Marts—25. April. Erts 8/6 Poti/Antwerpen, prompt. Salt 9/9 Eupatoria Kysten/Riga, 15. Februar—5. Marts, (4.700).

Middelhavet. Erts 4/7½ Arzew/Middlesbro (3.000), 4/6 Bougie/Middlesbro (2.100), 4/ Algier/Rotterdam (6.300 med 1.000—1.000 daglig), 5/3 Carthage/Dunkerque, 4/9 Almeria Pier/Middlesbro, alle Basis fri Despatch. Salt Trapani 13/6 Island (1.600), 7/ Port Said/Calcutta (5.400). Fosfat 8/ Sfax/Stettin (3.200), 8/ Riga (3.000), 7/3 Sousse/Neufahrwasser (2.300), 5/ Tunis/Plymouth (3.000). Ertsraterne fra Bilbao er paa Basis af 3/10½ Cardiff, 4/3 Middlesbro eller Rotterdam, 4/6 Britonferry.

Nordamerika. Petroleum i Kasser Filadelfia 19 Cents Japan eller Korea (én eller to Havne) 15. Marts —15. April. Bomuld Savannah 28/9 U. K. eller Kontinentet pr. Februar—Marts; Norfolk 25/ Liverpool eller Bremen pr. Februar, Galveston 30/ Liverpool, 33/9 Havre, primo Marts. Tømmer fra Golfen 102/6 River Plate pr. Februar—Marts, 73/9 Rotterdam og Grangemouth, 78/9 Delfzyl og Yarmouth, 82/6 Montrose og Aberdeen, Marts —April. Pensacola 70/ Greenock pr. Marts, Paa Netto Charter fra Golfen 12/ Basis én Havn Danmark, Februar —Marts. Sukker fra Cuba 10/ Liverpool eller Greenock, Februar. Timecharter 4/ Dødvægt. Levering Golfen, Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 10/

O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn. prompt, 14/ à 14/6 pr. Maj—Juni. Buenos Aires eller La Plata 7/9 à 8/6 U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn. Februar. Bahia Blanc 9/6 til Bristol Kanalen, prompt.

Østersøen. Prompte Laster er fremdeles yderst knappe. Korn fra Libau eller Windau 8 d. Havrebasis til Rotterdam, 9¾ d. Dunkerque, 1/1½ Rouen. For skaaren Last 20/ à 21/ til Østkyst Kulhavn. 2/ mere pr. Favn Kortprops. Fres. 25—26 D. B. Antwerpen eller Ghent, Fres. 30 pr. Favn Pulpwood Chantenay. Tungt Korn Wismar/Nantes Mk. 8 pr. Ton, Stettin/Rotterdam Mk. 5 Dodvægt.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/10½ Reval (2,000), 5/3 Libau (2,000), 4/3 Kiel (2,000), 4/6 Mariager (1,200), 4/6 Hottenau (1,600), 7/6 Barcelona (2,500), 7 Genua eller Savona (4,000—5,000), 7/ Neapel (3,600), 7/3 Piræus (4,000), 6/6 Las Palmas (2,000—3,000). Humberen 5/1½ Reval (2,300), 4/7½ Windau (2,000), 5/6 Sandefjord (1,150), 7/3 Barcelona (900), 8/ Genua (1,200). Fra Firth of Forth 4/7½ Bodo (2,000), 4/7½ Bandholm (1,400), 4/9 Vejle (1,000), 7/9 Barcelona (1,200). Fra Cardiff eller Newport 5/3 Swinemünde (1,200), 5/ Lissabon (3,000), 7/6 Barcelona (2,300), 6/ Gibraltar (2,500). Fres. 8 Marseille (4,400), 6/3 à 6/6 Genua (4,000—5,000), 7/6 Venedig (5,400), 7/3 Brindisi (5,100), 7/4½ Aleksandria (5,000), 7/3 Konstantinopel (4,200), 7/ Port Said (5,000), 6/3 à 6/6 Las Palmas eller Teneriffa (1,900), 6/4½ Dakar (2,000—3,000), 13/6 Rio Janeiro (6,800), 14/ à 14/3 River Plate, nedre Havn, (5,000), 15/6 Rosario.

Skrevet den 18. Februar 1914.

Fragtmarkedet for Sejlskibe:

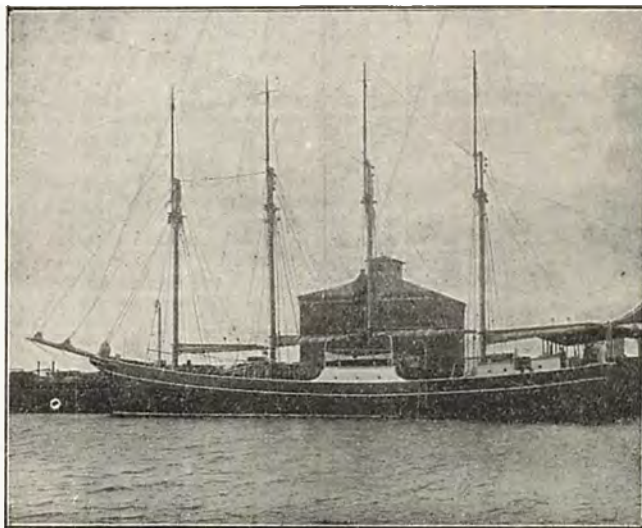
Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen Bedring i Forholdene fra sidste Indberetning, og der gøres kun ganske faa Forretninger. Tyskland har enkelte Kornlaster til Storbritanien, men Tilbudene er lave; Danmark og Vestsverig har flere Cementlaster til forskellige Østersøhavne, men er uden videre Interesse, idet det er vanskeligt at faa Kombinationslaster, som lønner sig; Østnorge noterer fremdeles Is- og Trælaster men til meget lave Fragtrater, saa at de fleste Redere foretrækker at lade Skibene hellige oplagt indtil videre.

For senere Afskibning fra Bottenhavene ligger Markedet ogsaa uforandret med Fragtrater, som kun frister enkelte Redere til at slutte paa England, hvortil Raterne er særlig lave. Af Returlaster Vest fra mangler der Kul- laster til danske Havne, medens Norge har nogle Tilbud fra Østbri-tanien til 7/ à 7/6 pr. Tons med et lille Tillæg for ganske smaa Skibe; Foderstof- og Claylaster noteres der nogle faa Partier, men det er vanskeligt at komme til Forretning paa Grund af den lange Ekspedition særlig for Clay 12 à 20 Dage.

Angaaende de mindre Skibe er alt i det store og Hele fuldstændig uforandret, og nogen særlig Fart i Befragtingerne er der endnu ikke; af Noteringer kan vi iøvrigt referere til tidligere Beretninger saavel for Nordtysklands som for Sydsverigs Vedkommende, af de vestsvenske Pladser noterer Falkenberg til Danzig 4 M., Halmstad til Danzig 3¾ M., Hamburg 3½ M., og Warberg kun til jyske Pladser samt Hamburg og Bremen. Norge udbyder enkelte Feldspath-Ladninger til Stettin til omkring 5 M., og det er næsten alt af Interesse. Danmark er fra Provinserne yderst rolig, og det samme er omtrent Tilfældet med Kjøbenhavn, hvor der dog heller ikke er mange fragttedige Skibe; der sluttedes derfra for Hvede til Svendborg 16 Øre, Odense 18 Øre, Bomuldsfrøkager til Ystad 25 Øre, Oljekager til Havnsø 20 Øre og Flintsten til Hamburg 4 M.; større Importdampere ventes ikke for end de allersidste Dage i Maanedens.

Nybygninger, Køb og Salg.

Havneens Isbryder »Slejpner«, der er solgt til Rusland, er ankommen til Reval den 16. ds.



M/S „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskip, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob, inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. Reval 16./2. til Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, afg. Dardanellerne 12./2. — Algarve, Borries, ank. Dunkerque 15./2. — Anglo Dane, Kann, ank. Trondhjem 16. 2. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Hottenau 17./2. — Antwerpen, Madsen, afg. West Hartlepool 6./2. — Arkansas, Egense, pass. Dartmouth 28./1. — Arno, Lepper, ank. her 12./2. — Aurora, Gommesen, ank. her 14. 2. — Baron Stjernblad, Kofod, afg. herfra 15./2. — Beira, Mortensen, ank. Antwerpen 16./2. — Bergenhuis, Meyer, ank. her 14./2. — California, Petersen, afg. Filadelfia 10./2. — Charkow, Soeberg, ank. Lissabon 14./2. — Chr. Broberg, Larsen, afg. Birkenhead 13./2. til Antwerpen. — Christian IX, Gotthardt, ank. her 16./2. — Dagmar, Møller, ank. Genua 14./2. — Dania, Jørgensen, afg. Boston 8. 2. — Douro, Sørensen, ank. Havre 13./2. — Ebro, Lunge, ank. Libau 13./2. — Esbjerg, Strufve, ank. her 16./2. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristiansund 9. 2. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 6./2. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 15./2. — Hellig Olav, Holst, ank. her 15./1. — Hengest, Hansen, ank. her 16./2. — Hjelms, Andersen, ank. her 16. 2. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Swansea 11./2. — Jolantha, Kyllensbech, pass. Brunshüttel 14./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 14./2. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 29./1. — Kiev, Tomesen, afg. Riga 15./2. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 16./1. — Louise, Svan, pass. Hottenau 16./2. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. Newcastle 9. 2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Swansea 11./2. — Maryland, Ørsted, pass. Dunthead 5./2. — Minsk, Harder, afg. Riga 15./2. — Morsø, Nellemann, ank. Reval 14./2. — Nicolai II, Petersen, pass. Gibraltar 15. 2. — Nordjylland, Bidstrup, ank. her 16./2. — O. R. Suhr, Petersen, ank. Riga 16./2. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 14./2. — Oscar II, Hempel, ank. her 14./2. — Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 15./2. — Perm, Tramp, pass. Brunshüttel 16./2. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 14./2. — Romny, Bog-

vad, ank. Antwerpen 12./2. — Saga, Hansen, ank. Roehfort 11./2. — Saxo, Rasmussen, ank. Antwerpen 10./2. — Soine, Le Dizes, ank. Bordeaux 25./2. — Texas, Clauson Kaas, ank. her 6./2. — Thyra, Dam, pass. Holtenuu 17./2. — Tiber, Pape, ank. Lissabon 16./2. — Tomsk, Wiberg, ank. Reval 14./2. — Tala, Therkildsen, pass. Holtenuu 14./2. — Tyr, Thuning, ank. her 16./2. — Virginia, Fischer, pass. St. Catherine 8./2.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 14./2. — Amalienborg afg. Hull 14./2. — Brattingsborg ank. Livorno 12./2. — Borglum pass. Kjøbenhavn 15./2. — Dansborg ank. Huelva 12./2. — Elsborg afg. Hornillo 13./2. — Esrom afg. Barry 4./2. — Flynderborg ank. Ghent 13./2. — Frederiksborg afg. Newport 10./2. — Guldborg ank. Huelva 6./2. — Gurre ank. Kjøbenhavn 29./1. — Hammershus pass. Dungeness 9./2. — Harrildsborg ank. Hull 14./2. — Hundborg ank. Sunderland 7./2. — Jelling pass. Newport News 9./2. — Jomsborg afg. Cardiff 6./2. — Jungshoved pass. Perim 4./2. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 15./2. — Kallundborg ank. Huelva 11./2. — Kalo ank. Cardiff 14./2. — Klampenborg ank. Rufisque 9./2. — Kronborg pass. Las Palmas 15./2. — Lejre afg. Filadelfia 5./2. — Marselisborg ank. Libau 17./1. — Næsberg afg. Ghent 15./2. — Randsborg pass. Torrlørd 14./2. — Silkeborg ank. Genua 9./2. — Skanderborg afg. Methil 13./2. — Skodsborg afg. Hull 10./2. — Spigerborg afg. Marseille 14./2. — Stogelborg afg. Huelva 7./2. — Sjørneborg pass. Gibraltar 14./2. — Søborg ank. Bordeaux 9./2. — Taaruborg ank. Blyth 10./2. — Ulfshøj afg. Tyne 13./2. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 9./2. — Vordingborg pass. Hirtshals 12./2. — Ørkild ank. Savona 7./2.

Vesterhavet. Jøger, Skou, ank. Swansea 16./2. — Karla, Nielsen, pass. Dunnet Head 16./2. for Aarhus. — Bodil, Jensen, ank. Eshjerg 15./2. — Nordsoen, Lund, ank. Hamburg 15./2. — Cito, Jepsen, ank. Nantes 15./2. — Fylla, Winslow, ank. Kjøbenhavn 16./2. — Nexos, Basse, ank. Landskrona 15./2. — Johanne, Mikkelsen, pass. Kjøbenhavn 14./2. for Birkenhead. — Ulla, Hansen, ank. Rouen 17./2. — Nexos, Basse, afg. Landskrona 17./2. til Malmö. — Hebo, Gregersen, ank. Hamburg 17./2. — Nora, Lauritsen, ank. Bandholm 17./2. — Stella, Winther, ank. Nantes 16./2. — Polly, Mathiasen, afg. Emden 16./2. til Rouen. — Nautik, Rasmussen, ank. Ibiza 16./2. — Olga, Christensen, ank. Königsberg 17./2. — Thyra, Jessen, pass. Hirtshals 16./2. for Odense. — Laura, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 14./2. — Norma, Degn, ank. Ghent 14./2. — Marie, Nielsen, ank. Randers 17./2. — Gerda, Iversen, ank. Tanger 13./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Blyth 15./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rotterdam 17./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Aalborg 12./2. til Methil. — Russ, Petersen, ank. Eshjerg 12./2. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newport 7./2. til Palermo. — Excellence Pleske, Tanæbek, ank. Aalborg 9./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Blyth 12./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Savona 12./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Swansea 15./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Kjøbenhavn 6./2. — Nawa, Dahl, afg. Spezia 5./2. til Barry.

Det østasiatiske Kompagni. Jutlandia ank. Bangkok 9./2. udg. — Selandia afg. Nørresundby 16./2. udg. — Cathay afg. Kjøbenhavn 17./2. udg. — Indien afg. Shanghai 16./2. udg. — Siam afg. Tacoma Wash 10./2. udg. — Samui afg. St. Thomas 12./2. udg. — Arabien pass. Dover 13./2. udg. — Ohumpon pass. Gibraltar 15./2. hjemg. — Pangan ank. London 13./2. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 14./2. — Bintang ank. London 14./2. hjemg. — Tranquebar afg. Karatsu 9./2. hjemg. — Annam afg. Shanghai 13./2. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. London 16./2. udg.

Term. Gudrun, Sommeisen, afg. Monastir 17./2. — Sara, Jensen, afg. Hull 7./2. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 7./2. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 14./2. — Valborg, Hansen, afg. Swansea 14./2. — Sjælland, Sværre, afg. Kristiania 12./2. — Estrid, Hansen, afg. Frederikshald 15./2. — Agneta, Dam, afg. Santander 13./2. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 12./2. — Hermia, Farup, ank. Randers 14./2. — Alice, Jørgensen, ank. Helsingør 17./2.

Heimdal. Helga, Vaabon Hansen, afg. Penarth 6./2. — Martha, Christensen, afg. Swansea 12./2. — Elna, Rathje, afg. Swansea 5./2. — Therese, Pedersen, ank. Sfax 10./2. — Harriet, Larsen, afg. Gabes 15./2. — Dagny, Therkildsen, afg. Spezia 14./2. — Simone, Møller, ank. Huelva 7./2. — Jeanne,

Olsen, ank. Cette 13./2. — Vera, Risø, afg. Bona 16./2. — Daisy, Jørgensen, afg. Oran 7./2. — Annine, Loth, ank. Burntisland 14./2. — Kamma, Løffler, afg. Seaham 4./2. — Betty, Lagesen, ank. Tynen 16./2.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Marseille 16./2. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Newcastle 17./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Kristiania 11./2. — Svend, Schmidt, ank. Kolding 15./2. — Urania, Clausen, afg. Leith 16./2.

Nordsoen. Nordland, Andersen, pass. Hammerhus 16./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Burriana 15./2. — Holland, Poulsen, ank. Hull 17./2. — England, Bennelsen, afg. Horsens 17./2.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Port Talbot 13./2. — Europa, Friis, afg. Seaham 16./2.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Methil 14./2. — Thorvaldsen, Olsen, pass. Kjøbenhavn 11./2. — Nordpol, Nielsen, afg. Newcastle 13./2.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Burriana 10./2. — Alf, N. Clausen, afg. Kjøbenhavn 13./2.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Rufisque 15./2.

Havet. Fyen, Nielsen, ligger i Libau.

A. P. Møllers Rederier. Honeborg pass. Kjøbenhavn 14./2. — Anna Mærsk afg. Immingham 14./2. — Chassie Mærsk ank. Blyth 13./2. — Eleonora Mærsk ank. Blyth 16./2. — Hilda Mærsk ank. Kjøbenhavn 15./2. — Laura Mærsk afg. Cardiff 14./2. — Lexa Mærsk ank. Windau 13./2. — Peter Mærsk ank. Rotterdam 10./2. — Sally Mærsk ank. Rotterdam 31./1.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4./1. — London, Larsen, ank. Algier 13./2. — Paris, Andersen, afg. Methil 14./2. til Aalborg. — Bryssel, Kaas, ank. Newport 11./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 3./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Cap Lopez 12./2. til Bordeaux. — Roma, v. Thun, afg. Barry 6./2. til Madeira.

Skandia. Rodfaxo, Petersen, afg. Lübeck 14./2. til Burntisland. — Gulfaxo, Faber, ank. Korsør 16./2. — Skinfaxo, Hemmingsen, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Gjedser 11./2.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja ank. Newcastle 10./2.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elis-sejoff ank. Liverpool 10./2.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Rufisque 14./2. — Nelly, Clausen, ank. Ibiza 14./2. — Fanny, Eriksen, ank. Livorno 12./2. — Aloy, Sørensen, pass. Gibraltar 15./2. for Marseille. — Dagny, Clausen, afg. Glasgow 14./2. til Livorno. — Mary, Duhn, ank. Ghent 16./2.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Rostock 13./2. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Faaborg 17./2.

-Sejlskibe.

Fans — Sønderho. Martha, Fischer, afg. Liverpool 12./2. til Penodo.

Svendsborg. Althoa, Petersen, ank. Hornbæk 10./2. — Cimbria, Larsen, ank. London 10./2. — Apollo, Nielsen, ank. Grimsby 16./2. — Marie, Nielsen, ank. Assens 16./2. — Gefion, Lund, ank. Horten 13./2. — Criterion, Nielsen, ank. Rotterdam 11./2. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Hornbæk Rød 12./2. — Ariel, Ravnemose, ank. Tønsberg 11./2. — Val-kyrien, Hansen, ank. Rasvaag 16./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Horsens 16./2.

Æra. Alfa, Madsen, ank. Hamburg 8./2. — Anna, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 9./2. — Activ, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 11./2. — Freya, Nielsen, ank. Göteborg 12./2. — Saga, Ohlsen, er afg. Carabelle for Spanien. — Diane, Hansen, ank. Holmestrand 13./2. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. Maracaibo. — Hydra pass. St. Abbs Head 12./2. nordg. — Hojmdal, Staugaard, ank. Holyhead 13./2. for Barrow. — Sejerskrausen er 13./2. præjet paa 57° N. Br. 4° Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. Februar 1914. — Tre-Hojde-Problemet. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Borskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 12 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskab tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
- 4) Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udvalg af Regnskabet udleveres fra den 24. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

København, den 18. Februar 1914.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet
„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
- 4) Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udvalg af Regnskabet udleveres fra den 24. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

København, den 18. Februar 1914.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 1½ i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
- 4) Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udvalg af Regnskabet udleveres fra den 24. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

København, den 18. Februar 1914.

BESTYRELSEN.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens
Jernstøberi & Maskinfabrik
Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf.
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76
Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holmens Kanal 4. Telefon 1159 og 1160.

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
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 Provinsbyer.
Post-Adresse: Kristiangade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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: Søassurance. Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Hill-Madsen^o
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Skibshypothekbanken
Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Baadbeslag & Tilbehør
for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
5 Ophalingsbeddinger.
Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens Kontor

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasse Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningerne.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser Reel Betjening.

Slagterforeningen
„JØMSBORG“
AARHUS, vis 4 vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer til Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibebeholdelse. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Præier.

Telefon **SKIBE** Tlgr.-Adr.: 6430. „Frelgite“.
Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.



Forlang altid
Otto Monsted A/S
CMA

**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.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 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,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Fraissinets Patent Varmlufts-Fejeapparat

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 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“.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla Instageplatser inom följande distrikt: Gagne, Skotska r & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshere, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Betragtningssagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningssagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning,

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningssforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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. Leveres til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorhandl. er altid i Seen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedle

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,

Gjørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi.

Danmarks-gade 80, Frederikshavn.

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 BOILER 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.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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 Bredue 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. (IVAR JANTZEN.)

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 samt
og Patent Møntie

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 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østerø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

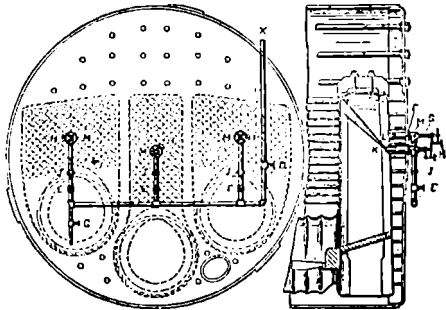
Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Februar 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plunder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at online Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttørvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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 europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	--

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

BLOM & Co., NORRKÖPING,

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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.

TUXHAM

RAAOLIE-MARINE-MOTORER
DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912

TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

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“.

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 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, 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.

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. indteget 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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 477. Nattelefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

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

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.



RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Bøtergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 26. Februar 1914.

Jernskibes Tværskodder. Den 4. Januar d. A. forulykkede, som nærmere omtalt i dette Blads Nr. 5, den amerikanske Tankdamper »Oklahoma« i Atlanterhavet, ved at Damperen pludselig knækkede midt over, lige agter for Kommandobroen. Vejret var stormende med høj Sø. Begge Halvdele af Skibet holdt sig efter Katastrofen flydende en vis Tid. Agterskibet dog kun i en Snes Minutter, men Forskibet i længere Tid, saaledes at det lykkedes en Damper at redde ni Mand derfra. I Anledning af dette Forlis, der har kostet mange Mennesker, deriblandt ogsaa nogle danske Somænd, Livet, skriver et Medlem af »The American Institute of Naval Architects«, Mr. Samuel Holmes, i Følge »Shipp. Gaz.«, følgende:

»Nutidens Dampere vil fremdeles være udsat for at knække midt over, hvis man ikke gaar over til at nagle Skodderne til Skibets Yderklædning efter et bølgedannel eller slangebugt System. Den Metode man nu bruger paa dette Punkt er fejlagtig, og de Skibbyggere, som ikke kan se at her maa ske en Forandring, paadrager sig et Ansvar.

Den offentlige Sikkerhed kræver, at man kommer bort fra at befæste Skodderne til Skibssidene ved Nagler, som er anbragt i en lige Linie rundt om Skibsskroget. Kun et System af trugdannede Plader til Skodder, der tillader en S-dannet Anbringelse af Naglerne, vil sikre et Skib imod at kunne knække midt over. Spørgsmaalet om at inddrage Skodderne som en styrkegivende Del af Skibets Bygning, maa betragtes som et vigtigt Skibbygningensproblem.

Eksempler fra det daglige Liv kan give Vink i denne Retning.

Stenhuggerens Fremgangsmaade, naar han skal bryde Granit, er at bore nogle faa Huller i en betydelig Afstand fra hinanden, og Graniten kløves da forholdsvis let gennem denne lige Række af Huller.

Fremgangsmaaden ved at skille de enkelte Frimærker fra Arket er ved at gennemhulle dette i lige Linier og afribe Mærket efter disse Linier.

Ved at gennemhulle Skibssiden paa samme Maade som et Frimærkeark svækkes Skibets Styrke med 59,89 pCt.

I Tankdampere, hvor det oljetætte Arbejde kun tillader en Afstand mellem Naglerne af tre Tommer, betyder dette en yderligere Reduktion af Materialets Styrke af 25 pCt. Der har ikke fundet nogen Forbedring Sted af denne Maade at anbringe Skodder paa, siden det første Jernskod blev anbragt i et Jernskib.

Hvad er Følgen heraf? Skibet kan under uheldige Forhold knække over. Man har Beretninger om mange saadanne Tilfælde, men hvormange Tilfælde er der, som man ikke hører noget om, og som dækkes af Lloyds højtidelige Meddelelse »Savnet«?

Skodderne, som de er nu, er et Paradoks. De anbringes i Skibe for at tilvejebringe Sikkerhed, og danner en Fare. Blot en af Vinklerne brækker, yder den ubrudte, lige Linie af Naglehuller kun en ringe Modstand for hele Linien. »Oklahoma« stødte ikke paa en Klippe. Ulykken skete i aaben Sø.

Den eneste Maade at rette denne farlige Konstruktion paa, er ved at anvende trugformede Plader til Skodderne, omtrent saaledes:

Pladerne bøjes efter en Radius af 12 Tommer. Hveranden Plade vendes modsat, saaledes at der fremkommer et S-formet Skillerum. Skodderne dannes altsaa ved Sammenitning af et tilstrækkeligt Antal af disse skiftevis modsat vendte, trugdannede Plader, strækkende sig fra Bundpladerne til Dækspladerne tværs over Skibet, saaledes at der dannes et gennemgaaende lodret Skod.:

Orange. En ny Havn ved den mexikanske Havbugt. Fra Firmaet Boden & Co. i Rotterdam har vi modtaget en lille Piece, der, ledsaget af et Kort, giver en Beskrivelse af en ny Havn, Orange i Texas, som i Løbet af et Aarstid ventes aabnet for Trafiken og vil faa en Vanddybde af 28 Fod. Havnen Orange ligger, ligesom Port Arthur i Texas, ved en uddybet Kanal, der fra den mexikanske Havbugt forer ind i Landet langs med en Indsø, Sabine Lake, men dens Beliggenhed er c. 25 Sømil længere inde i Landet end Port Arthur. Der falder to betydelige Floder ud i Sabine Lake, nemlig Neches River, der passerer Byen Beaumont, og Sabine River, som løber forbi Byen Orange.

Allerede for henved 30 Aar siden, lykkedes det Cherferne for Litcher & Moore Lumber Company, Mr. H. I. Litcher, og andre Interesserede at faa gennemført en Uddybning af Sabine Lakes Udløb, Sabine Pass, til 28 Fod. Senere gravedes der herfra ved privat Initiativ en Kanal til Port Arthur. Nogle Aar efter, at dette Anlæg var færdigt, bestræbte Byerne Beaumont og Orange sig ogsaa for at tilvejebringe en sejlbar Forbindelse ind til dem. De opnaaede at faa Regeringen til at grave en Kanal fra Port Arthur-Kanalen til Neches Rivers Udløb i Sabine Lake og derfra gennem Nordenden af Søen til Sabine River. Denne Kanal, der kun havde en Dybde af 10 à 12 Fod, tjente kun til Lægterfart, men det blev snart klart, at en Kanal med dybt Vand blev nødvendig. Det lykkedes derfor senere de to Byer ved at tilvejebringe en betydelig Del af den fornødne Kapital at bevæge National Kongressen til at lade Kanalen uddybe fra Port Arthur-Kanalen til Sabine Rivers Munding og til at regulere og uddybe denne Flods og Neches Rivers Løb, saaledes at begge Byerne nu vil opnaa en Kanal af 28 Fods Dybde fra deres Dokker til Havet.

Denne Uddybning er nu næsten fuldført fra Port Arthur til Neches River og derfra gennem Sabine Lake til Sabine River. Da denne Flod er forholdsvis bred og lige, og der kun paa nogle faa Steder findes Aflejringer fra en Biflod, med fra 17 til 20 Fod Vand, og Afstanden fra Søen til Byen Orange kun er 12 Sømil, ventes Anlægget til Orange fuldendt i Løbet af tolv Maanedere. Ved Byen vil der blive uddybet et Havnebassin, og naar alt er færdigt vil Skibe, som kommer til Port Arthur, kun have en Rejse paa 25 Sømil mere for at kunne laste ved Litcher & Moore Lumber Company's Savmøller.

Dette Selskab, der siges at eje c. 225.000 Acres Skove af Pitch Pine (=Calcasieu Virgin Long Leaf Yellow Pine) og hvis Savmøller skal kunne levere c. 300.000 Fod pr. Dag, vil indrette alt paa en hurtig og bekvem Ekspedition ved Savmøllerne ved Hjælp af mekaniske Apparater og en gennemført Sortering af de forskellige Dimensioner af Tømmeret, saaledes at de forskellige Skibe straks kan henvises til den Plads, hvor de vil finde den Last, der passer for dem.

Lødspengene vil muligvis blive 50 Cents dyrere pr. Fod hertil end til Port Arthur, og det vil tage en Dag at dampe op og ned ad Floden derfra, men det menes, at Skibenes Ekspedition vil blive mindst 25 pCt. bedre og hurtigere dér end i Port Arthur.

Der findes i Orange et moderne Messing- og Jernstøberi, som kan paatage sig Skibsreparationer, samt Skibshandlerforretninger og udmærket Drikkevand.

»Oklahoma«s Undergang. Efter at Telegrammer i danske Blade havde meddelt, at den amerikanske Damper »Oklahoma« den 4. Januar d. A. var sunket Syd for Nantucket Fyrskib paa Rejse fra New York til Teksas, og at 24 Mand af Skibets Besætning ved denne Lejlighed var omkommet, modtog Udenrigsministeriet Henvendelser fra Familier i Danmark, der mente at have Paarørende om Bord blandt Besætningen. I Henhold til Udenrigsministeriets Instruktioner har Konsul Søegaard i New Orleans sendt Udenrigsministeriet telegrafisk Meddelelse

om, at Sømandene: Eduard Olsen, John Fogh, Simon Simonsen, Georg Sørensen, Andrew (Andreas) Knudsen og Martin Lang anses for at være onkomet, medens Sømand Hans Karl Laurids Pedersen menes at være blandt de Reddede. Af ovennævnte Sømand vides E. Olsen og Pedersen at være Danske, derimod er det hidtil ikke konstateret, hvorvidt de øvrige ovennævnte Sømand var af dansk Nationalitet.

Ruslands Havne. St. Petersburg, den 18. Februar. Der er den 18. ds. udstedt en Anordning om fremmede Skibes Adgang til russiske Havne. Aabne vedbliver at være Havnene Windau, Odessa, Feodosia, Novorossisk, Petropavlovsk m. fl. De fleste Havne i Østersøen, Stillehavet, Sortehavet og det Asovske Hav erklæres for betinget aabne, d. v. s. Skibene skal ad diplomatisk Vej i Forvejen ansøge om Tilladelse til at gaa ind i Havnen. Hvilke Havne, der vil blive absolut lukket for fremmede Skibe, vil blive bekendtgjort ved en Kundgørelse fra Marineministeren. Fra Anordningens Bestemmelser er undtagen Skibe, paa hvilke befinder sig fremmede Statsoverhoveder eller fremmede Staters diplomatiske Repræsentanter, samt Skibe, der har lidt Havari.

I Følge en senere Meddelelse gælder Forordningen angaaende udenlandske Skibes Besøg i russiske Havne og Farvande udelukkende Krigsskibe. (Ritz. Bur.).

Ny Bunkerkulforretning i Helsingør. Det gamle Firma Major Wright & Co. i Helsingør, er i Følge »Helsingør Avis« nu blevet omdannet til et Aktieselskab under Navn: Major Wright & Co., Helsingørs Bunkerkul-Forsyning. Konsul Alb. Wright er Medlem af Bestyrelsen og administrerende Direktør. Den øvrige Bestyrelse bestaar af Overretssagfører A. Olsen, Direktørerne Reinhardt, P. L. Carl og A. O. Andersen af Kjøbenhavn, og det er Hensigten fremtidig at dirigere alle Dampskibsselskabet Carls Skibe, der gaar i Østersøfart, til Helsingør for Kulforsyning samt for Proviantering gennem Firmaet Chr. Schierbecks Efterfølger. Aktiekapitalen er paa 60,000 Kr.

Af Helsingør Havns fire Kulpladser paa Nordre Arm har Major Wright & Co. de to og Kaas & Sørensen de andre.

Fritagelse for Lods penge mellem Havne i Finland. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har fra Hr. Skibsmægler John Dahlberg, Helsingørs, modtaget et til de finske Toldkamre og Befalingsmændene paa Toldvæsnets Fartøjer udstedt Cirkulære, hvorefter det finske Senat har foreskrevet, at alle de fra Udlandet indkommende Fartøjer, der tilhører Stater, som har afsluttet Mestbegunstigelses-Traktat med Rusland, fritages for at erlægge Lods penge i Fart mellem indenlandske Havne.

Da Danmark har afsluttet en saadan Mestbegunstigelses-Traktat med Rusland, vil danske Skibe, hvadenten de benytter Bugserbaad eller ej, ikke være forpligtet til at benytte Lods mellem finske Havne.

Søulykke. Dampskibsselskabet Urania meddelede Ritz. Bur. den 24. ds.: Fra tysk Dampskib »Wildenfels« har Rederiet modtaget et Radio-Telegram via Quesant meddelende, at Damperen »Eklipika« er gaaet under Mandag Formiddag og elleve Mand af Besætningen er reddet. Nærmere Underretning mangler endnu. Dampskibsselskabet Urania har straks sat sig i Forbindelse med Rederiet for Damperen »Wildenfels« og søger at skaffe saa fyldige Oplysninger som muligt.

»Eklipika« afgik den 17. ds. fra Tynen til Cagliari (Sardinien) med en Ladning Kul.

— Kl. 11.15 Tirsdag Formiddag har Dampskibssels-

skabet Urania modtaget Telegram fra Rederiet for »Wildenfels« med Meddelelse om, at »Eklipika« er sunket paa 47° N. Br. 6° V. Lgd.; af Besætningen er følgende reddet: En Passager, 2den Maskinmester, Messedrengen, fem Matroser og tre Fyrbødere. Kaptajnen, H. Hemmingsen, er omkommen. Det øvrige Mandskabs Skæbne er endnu ubekendt.

»Eklipika« havde en Besætning paa 20 Mand. Desuden medfulgte én Passager.

Den reddede Passager er, efter hvad der meddeles, Premierløjtnant Lesser.

Det syvende nordiske Søfartsmøde vil, i Følge Meddelelse fra Mødets Forretningsudvalg, blive afholdt i Malmø den 27.—29. Juli d. A. Programmet for Mødet, der vil foreligge i Maj Maaned, vil, ligesom ved de tidligere Møder, komme til at omfatte Foredrag og Diskussion angaaende Spørgsmaal, som har almindelig Interesse for de nordiske Landes Søfart. Forslag om Emner, som ønskes optaget til Behandling paa Mødet, kan indsendes til Søfartsmødets Bureau i Malmø inden den 15. April.

Dampskibsselskabet Vendila har i 1913 med seks Skibe indsejlet et Driftoverskud af Kr. 472,127. Nettooverskuddet er Kr. 361,663. Bestyrelsen vil foreslaa et Udbytte af 12 pCt. = Kr. 153,000 og at henlægge Kr. 180,864 til Reservefondet. Restbeløbet, med Tillæg af Saldo fra 1912 ialt Kr. 31,774, overføres til 1914.

Dampskibsselskabet Fiona har i 1913 med tre Skibe indsejlet et Driftoverskud af Kr. 202,937. Nettooverskuddet er Kr. 140,941. Bestyrelsen vil foreslaa et Udbytte af 8 pCt. = Kr. 31,520 og at henlægge Kr. 109,421 til Reservefondet.

Svitzers Bjergningsentreprise. Bestyrelsen for Svitzers Bjergningsentreprise vil paa Generalforsamlingen foreslaa at udbetale 10 pCt. i Udbytte for Aaret 1912—13.

Dampskibsselskabet Atalanta. Paa et den 23. ds. i Dampskibsselskabet Atalanta afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale det i Følge Lovene højeste Udbytte, nemlig 10 pCt., til Aktionærerne, samt at henlægge 148,000 Kr. til Reservefondet.

Fortegnelse over danske Sømærker 1914. Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Fortegnelse over danske Sømærker 1914, udgivet af Arkivet, sluttet med »Efterretninger for Søfarende« Nr. 5 d. A. Fortegnelsen indeholder foruden en Beskrivelse af samtlige Sømærker, et Skema for Forandringer og Tilføjelser, kolorerede Afbildninger af de forskellige Mærker, et Kort, der viser Ruter i de danske Farvande, ad hvilke et Skib er for indgaende, Anvisning til Frigørelse af et Skibanker, der har fisket et Søkabel, Omsætningstabeller fra Meter til Fod og omvendt samt mellem Grader og Streger, og endelig et alfabetisk Register. Prisen er 50 Øre.

Panamakanalen. Washington, den 19. Februar. President Wilson har i Dag erklæret, at han ventede, at Panamakanalen allerede til Efteraaret, længe for Kanalens officielle Aabning, vilde blive passeret af for Skibe. Dette var en af Grundene til, at han var stemt for en midlertidig Ophævelse af den Bestemmelse, der fritager amerikanske Skibe i Kystfart for Kanalfgifterne.

Han haabede, at denne Ophævelse vilde blive vedtaget endnu i indeværende Kongressamling. I Evropa syntes man at være af den Anskuelse, at denne Bestemmelse var en Krænkelse af Hay-Pauncefote-Traktaten, men nogen officiel Meddelelse i saa Henseende havde hans Regering ikke faaet.

Arbejderforsikrings-Raadets Virksomhed. I Følge en af Arbejderforsikrings-Raadet foretagen foreløbig Opgørelse for Aaret 1913 indgik der bl. a. til Søfartsafdelingen Anmeldelse i Henhold til Lov af 1. April 1905 om 578 (517) Ulykkestilfælde. I 172 (179) Tilfælde afgjordes ved Raadets Kendelse Spørgsmaalet om Erstatning som Følge af Død eller Invaliditet, heraf 84 (84) Dødstilfælde; de tilkendte Erstatninger udgjorde for Invaliditet tilsammen Kr. 39,198 (Kr. 43,428), og for Død tilsammen Kr. 53,400 (Kr. 47,800).

Skibsfarten paa Amerika. Berlin, den 20. Februar. Wolff Bureau har fra Generaldirektør Ballin, der for Tiden opholder sig i London, modtaget følgende Telegram: De mellem Norddeutsche Lloyd og Hamburg—Amerika Linien førte Forhandlinger har ført til fuldstændig Overensstemmelse med Hensyn til den fremtidige Ordning af den nordamerikanske Forretning.

Skibsfarten paa Königsberg. Det danske Konsulat i Königsberg i Preussen telegraferer den 20. Februar til Kjøbenhavns Børs: Optrækning af Isbrydergebyr Königsberg—Pillau ophører i Morgen.

Navigationen paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Radau & Co., Kronstadt, meddeler os, at Færdigheden ved Hogland allerede i længere Tid har været isfrit paa Grund af den usædvanlig milde Vinter, at Isbrydere i disse Dage, en Maaned tidligere end i Fjor, har brudt en Rende fra Kronstadt til Oranienbaum paa Fastlandet og at alt tyder paa, at Skibsfarten paa Kronstadt kan ventes aabnet tidligere end ellers, hvis der ikke indtræder nogen stærkere Frost herefter. Sidste Aar aabnedes Navigationen den 10—23. April.

Dødsfald. Efter længere Tids Svagelighed døde fhv. Skibsfører M. N. Madsen af Nordby paa Fanø den 20. ds. Afdøde hørte til den gamle Stab af Skibsførere fra Sejlskibsperioden. Efter at have opgivet Sølivet var han Fangemester i en af Fanø Fuglekøjer, da han var for virksom en Natur til at være uden Beskæftigelse.

Frederikshavns Havn. Ministeriet for offentlige Arbejder har under 21. Februar udnævnt Havnemester ved Skagen Havn O. J. C. Olsen til Havnemester ved Frederikshavns Havn fra 1. April.

Højesteretsdomme.

Ved Udlosningen af et Parti Salt, som Dampskibet »Ailsa« af Leith havde indtaget i Sharpness og skulde overføre for A/S. I. D. Koopmanns Svineslagteri i Odense til denne By, viste det sig, at en Del af Saltet var beskadiget. Ved Optagelse af Skonsforretning konstateredes det, at Skaden hidrørte dels fra Saltets Berøring med Skibets Jerndeale, dels fra, at den Rensning af det forreste Lastrum, som er gaaet forud for Indladningen af Saltet,

har været mangelfuld, eller fra, at Skibets Bundgarnering har lidt af Utæthed.

Svineslagteriet gjorde Skibet ansvarlig for Skaden og anlagde Sag ved Odense Soret, der tilkendte Slagteriet en Erstatning paa Kr. 524.45 samt Omkostninger. Landsøver- samt Hof- og Stadsretten nedsatte Erstatningen til Kr. 227.26.

Højesteret fritog Skibet for at betale Erstatning for den Skade, der hidrørte fra Saltets Berøring med Skibets Jerndeale, med den Begrundelse, at det »efter Sagens Oplysninger maa anses for almindeligt, at et Dampskib, der er befragtet til at overføre fra Sharpness til Danmark en saadan Ladning Salt, indladet i Skibet, som den i den indankede Dom ommeldte, ikke forsynes med Garnering til Forebyggelse af Saltets Berøring med Skibets Jerndeale, med mindre Befragteren udtrykkelig har betinget sig saadant«, og dette var ikke sket i det foreliggende Tilfælde. — I Erstatning for den Skade, som en Del af Saltet iøvrigt havde lidt, paalagde Retten Skibet at udrede 50 Kr. Sagens Omkostninger for alle Retter ophævedes.

(Berl.Tid.)

Højesteret har i de sidste Dage beskæftiget sig med en omfattende Soretssag, der drejede sig om Erstatning for Beskadigelse af et Parti Bomuldsfrø-kager, der i Mobile i Alabama blev indladet i Dampskibet »Harz« og var bestemt til Aktieselskabet A. Nielsen & Co. af Nykjøbing F. Paa Rejsen dertil var der trængt en Del Vand ind i Lasten, hvorved Kagerne var bleven beskadiget.

Nykjøbing F. Soret fandt, at Skibet maatte bære Ansvar for Skaden og tilkendte Aktieselskabet en Erstatning paa c. 17,300 Kr.

Overretten mente, at Skibet kun bar Ansvar for en Del af Beskadigelsen og nedsatte Erstatningen til c. 3,200 Kroner.

Højesteret stadfæstede Overrettens Dom og paalagde Aktieselskabet at betale i Sagsomkostninger 500 Kr.

I November 1912 grundstødte den franske Damp »Edmond Gustave« ved Fjaltring paa Jyllands Vestkyst. Svitser tilkaldtes, men først efter at Størsteparten af Ladningen, der bestod af Oljekager, Græs og Fosfat, var kastet over Bord, lykkedes det at faa Skibet flot. Svitser forlangte Kr. 130,472.77 for Bjergningen, men Rederiets herværende Repræsentant, Firmaet C. K. Hansen, indbragte Sagen for Sø- og Handelsretten, der ved Dom, afsagt den 6. August f. A. (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 5/1914), kun tilkendte Svitser Kr. 90,000.

Denne Dom appellerede Svitser til Højesteret, idet de mente i Henhold til en mellem Kaptajnen paa »Edmond Gustave« og dem oprettet Kontrakt at have Krav paa 33¹/₁₀ af Skibets og Ladningens Værdi.

Højesteret stadfæstede imidlertid den 2. ds. Sø- og Handelsrettens Dom og tilpligtede Svitser at udrede Sagens Omkostninger med 500 Kr.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Fyns Kred.

afholdt Lørdag den 21. Februar sin aarlige Generalforsamling paa Hotel »Svendborg«. Der var mødt c. 40 Medlemmer, men disse repræsenterede over 20,000 Tons, saa det var — som Formanden, Mægler H. A. Hansen, Thuro, bemærkede i sin Velkomsttale — en mere væglig end talrig Generalforsamling.

Formanden mindedes først, medens Forsamlingen rejste sig, det afdøde Bestyrelsesmedlem, Skibsreder Jørgen Nielsen, Troense.

Til Dirigent valgtes fhv. Havnefoged Møller, Svendborg, og man skred saa til Behandlingen af Dagsordenen:

Regnskabet

fremlagdes i revideret Stand af Kassereren, Synsmand Christensen. I Aaret 1913 har været indtegnet 156 Skibe indenfor Svendborg Toldsted med 22,282 Reg.-Tons. Der er udgaaet et Skib. Uden for Toldstedet var 5 Skibe med 754 Reg.-Tons. I Svendborg Søassurance er oplaget 151 Skibe med 21,528 Reg.-Tons.

Den samlede Indtægt har været Kr. 4,642.65, deraf har Hovedforeningen faaet Kr. 2,955.60. For Kredsaafdelingen bliver til Rest Kr. 1,687.05, deraf Kassebeholdning Kr. 1,238.20, Kontingent for 148 indenbys Medlemmer til Søassurancen Kr. 289.03, 5 udenbys Medlemmer Kr. 85.77. Refunderet fra Ulykkesforsikringen Kr. 14.28.

Kredsaafdelingens Udgifter har været i alt Kr. 190.06, og Kassebeholdningen er nu Kr. 1,496.99.

Regnskabet godkendtes.

Valg.

Til Medlem af Bestyrelsen valgtes Skibbygmester Z. Jacobsen, Troense, i Stedet for afd. Jørg. Nielsen og genvælges Mæglerne H. A. Hansen, Thurø, og C. V. Petersen, Høje Bøge.

Til Revisorer genvalgtes Købmand A. E. Hansen, Svendborg, og vælges Kapt. L. Andreasen, Thurø, i Stedet for Ekspert (fhv. Skibbygmester) N. P. Petersen, Thurø, der frabad sig Valg.

Lovændringer.

Det vedtoges at bringe Kontingentet i Overensstemmelse med Hovedforeningens, ved at forhøje det fra 5½ til 10½ Øre pr. Reg.-Ton foruden de 4 Kr. pr. Skib.

Det vedtoges — som Følge af Beslutningen paa sidste Generalforsamling om at udvide Antallet af Bestyrelsesmedlemmer fra 5 til 7 — at der i Stedet for 1 afgaar 2 Bestyrelsesmedlemmer aarligt.

Endelig vedtoges det, at Generalforsamlingen skal averteres i »Dansk Søfartstidende« og i 4 Svendborg Aviser i Stedet for som hidtil i 2.

Formanden meddelte følgende Beretning om Aarets Virksomhed:

Siden Kredsens sidste Generalforsamling den 15. Marts 1913 paa Thurø har Bestyrelsen arbejdet i og for Erhvervets Interesse, dels inden for Kredsen og dels i Forening med Sekretær Minor Rasmussen, som vi staar i nær Kontakt med. Om der end ikke i det forløbne Aar er store Resultater at paapege, hvad der er vanskeligt at opnaa inden for dette Erhverv, saa vindes der dog noget saavel direkte som indirekte.

Ændring i Lov om Tilsyn med Sejlskibe stadfæstedes 29. April 1913, hvorefter Tilsynet skal foretages hvert 2det Aar i Stedet for tidligere hvert Aar.

Forhandlingerne om Ændring i Lov om Lodsning under Bugsering, som er en gammel Bekendt, har været fortsat, men det har ikke været muligt at opnaa Enighed med Dampskibsrederforeningen og Lodsdirektionen, hvis Syn paa denne Sag er ret ejendommelig. Der er fra Sejlskibenes Side indgivet 2 Forslag til Sagens Ordning, hvoraf det ene til foreløbig og det andet til endelig Ordning.

Midlertidige Bestemmelser traadte i Kraft c. 1. Juli gældende for et Aar, hvorefter der vil fremkomme Forslag til endelig Ordning, og om end Udsigterne til en tilfredsstillende Ordning ikke er lyse, saa tør man vel haabe selv om Lodsvesnet til den Tid endnu sorterer under Marineministeriet.

Af andre Sager, som Bestyrelsen ogsaa har været med til at behandle, skal nævnes:

Vicekonsulater i Saffi og Larache har man af forskellige Grunde anbefalet, idet disse Havne formentlig har en Fremtid for sig ogsaa for dansk Skibsfart.

Forhyring af tyske Dreng med danske Skibe, hvorom der har været gjort Henstilling, formener man kun

finder Sted i meget ringe Omfang, og om det end maa fraraades af Hensyn til Fremtidens Søfolk til danske Skibe, formenes det ikke at have nogen Indflydelse paa danske Drenges Tilgang til Sømandsstanden. Fremgangsmaaden med Anbringelse af »Georg Stage«s Lærlinge efter endt Tugt svarer derimod ikke til Hensigten, idet de fleste af disse sendes til Udlandet.

Fra Ærøkrede's Bestyrelse er der gennem Hovedbestyrelsen tilstillet Bestyrelsen følgende Spørgsmaal til Overvejelse og Udtalelse: Hvad kan der gøres for at undgaa Klausulen i Certepartierne om at betale Diskonto af halv Fragt? Hvad kan der gøres for at blive fritaget for Adressekommission i Certepartierne? Kan der gøres noget for at faa indført bedre Belingelser i Certepartierne i Tilfælde af Strejke paa Lastepladsen?

Ærøkrede's har i Følge Sekretærens Oplysning vedtaget at rette Henvendelse til »The Baltic and White Sea Conference« desangaaende. Henvendelsen tiltraadtes af Kredsstyrelsen, men man maa dog gøre opmærksom paa, at hvor der er betinget Diskonto, er det særlig i Frankrig Sædvane, at der af Forskud kun betales Assurancepræmie, men ikke Rente.

Bestyrelsen anbefalede, at Redere og Mæglerer søger en bloc at undgaa Adressekommission, og at Sejlskibsreder-Foreningen gennem Dansk Søfartstidende retter Henvendelse til Medlemmerne derom.

Bestyrelsen foreslaar, at Sekretæren udarbejder et Udkast til Strejkeklausul, hvorefter der nedsættes Udvalg af 2 fra Ærøkrede's, 2 fra Fyns Kreds samt Sekretæren til Formulering af en saadan Klausul, og at fremkomme med Forslag om, hvilke Certepartier der bør tages Sigte paa, og hvilken Fremgangsmaade der maa anses for mest formaalstjenlig til Klausulens Indførelse.

Af Erfaring er det en velbekendt Sag, at Rederne ikke vil forpligte sig, og det skal fremhæves, at hvis det samme bliver Tilfældet med disse Spørgsmaals Løsning, da vil det ikke være til nogen Nytte at optage det store Arbejde, som er forbunden dermed. Det henstilles til Forsamlingen at tage Stilling til disse Spørgsmaal.

Foruden disse Ting har der været adskilligt ogsaa udenfor den ordinære Korrespondance, men jeg formener ikke, der foreløbig er Anledning til at komme ind paa mere.

(Fortsættes.)

Skipper H. R. Bonnesen,

født den 21. Oktober 1817, død den 26. Januar 1914.



Skipper H. R. Bonnesen, der den 26. Januar afsig ved Døden i Frederikshavn, opnaede den høje Alder af 96¼ Aar.

Bonnesen, som var født i Odense, begyndte sin Løbane som Sømand fra denne By; han sejlede i 11 Aar i udenrigs Fart og skulde have været til Amerika med en Skonnert ved Navn »Delphi«, der var købt i Odense til Aarhus; den naaede imidlertid aldrig sit Bestemmelsessted, men kom, uvist af hvilken Grund, ind til Barcelona, hvor den blev stoppet paa Grund af Krig, hvorefter Besætningen hjemsendtes. I 1841 var han paa Togt med Orlogsfregatten »Thelis« og indkaldtes i 1848, dog uden at deltage i nogen Træfning under Krigen.

I 25 Aars Alderen tog Bonnesen Styrmands Eksamen i Tønningen og sejlede som Styrmand i længere Tid, og fik senere Skib at føre fra Randers; det var Smaafartøjer han førte i Fart paa indenlandske Provinshavne, samt undertiden paa Sverig, Norge og Tyskland. Hans forlængst afdøde Hustru var fra Randers, hvor han var bosat, og blev boende, efter at han havde opgivet Sejladsen. En Tid var han Lods paa Randers Fjord og ernærede sig yderligere ved Levering af Sandballast til Skibe, som afgik ballastet fra Randers.

I de sidste 12 Aar fandt han et kærligt Hjem i Frederikshavn hos sin Søn, Føreren af Dampskibet »Oluf Bager«, under opofrende Pleje af en ugift Datter. Bonnesen, der saa godt som aldrig havde været syg, var aandsfrisk til det sidste og forøvrigt i fuld Vigour, kun blev hans Øjne de sidste Aar noget svage. Han gjorde sig paa mange Maader nyttig i Hjemmet, endnu til for kort Tid siden savede og kløvede han alt det Brænde, som brugtes i Husholdningen. Han efterlader sig, foruden den omtalte Søn og Datter, flere Børn, Børnebørn og Børnebørnsbørn.

Den Afdøde var Æresmedlem af »de fire Kongers Forening« i Odense, han rejste hvert Aar til denne By for at deltage i Foreningens aarlige Sommerfest, endnu sidste Aar var han til Stede ved Festen, men han havde da selv Indtrykket af, at det vistnok var sidste Gang, han evnede at give Møde.

Den gamle Sømands Begravelse fandt under stor Deltagelse Sted den 30. Januar paa Randers Kirkegaard.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke i nogen Retning bragt Forandringer af særlig nævneværdig Betydning. Den i vor forrige Beretning omtalte lidt bedre Stemning fra Sortehavet og Azow har holdt sig, men der er ingen yderligere Opgang i Raterne at notere. Derimod ligger La Plata gennemgaaende en Smule fastere, og der knytter sig en Del Forhaabninger til dette Marked, men der effektueres ikke mange Befragtninger, da Redernes Ideer er højere end Befragternes. I Fragtforholdene fra Østen, U. S. etc. er der ingen Forandring, ligesom heller ikke Kulfragterne ligger anderledes end for en Uge siden, undtagen til det østlige Middelhav, som har fragtet til højere Rater. Iøvrigt belattes bl. a. som følger:

Østen. Hvede Sydaustralien 25/ U. K. eller Kontinentet, 24/ fra Melbourne eller Geelong. Marts—April. Erts Port Pirie 23/ Antwerpen, 15.—31. Marts. Ris fra Birma 20/9 à 21/ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 22/ fra Kohsichang, Marts. Paa Dødvægtsbasis fra Kalkutta 17/6 U. K., Antwerpen eller Holland, 18/3 to Havne, »net terms«, April. Bombay 16/3 én Havn U. K. eller Kontinentet, 16/9 to Havne, April.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Nikolajeff 6/9 London eller Rotterdam, 7/ Weseren, 7/3 Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt, 6 d. mindre fra Odessa, Novo-

rossisk eller Odessa 6/3 Rotterdam, 6/6 Antwerpen, Eindhoven eller Weseren, 6/9 Hamburg, 5.—20. Marts. Sulina (mindre Baade) 7/6 N. C. eller »any«, 8/ Hamburg, 1.—15. Marts. Erts 6/9 Nikolajeff/Middlesbro (4,800 med 2,000—600 daglig). Sall Arabat Bay 13/6 Riga (5,000), 15. Marts—15. April.

Middelhavet etc. Fosfat 6/10½ fra Tunis til Stettin (2,700), 7/9 Sfax/Riga (3,000). Sall Fracs. 8,75 Trapani/Gøteborg (2,900) pr. Marts. Erts 4/3 Karthagena/Rotterdam (4,000), 4/ Algier/Cardiff (2,800), 4/ Hornillo Bay/Rotterdam eller Cardiff (4,000—5,000 med 1,000—1,000 daglig), alle Basis fri Despatch. Fra Bilbao 4/ à 4/4½ Glasgow, 4/1½ Middlesbro eller Newport, 4/ Rotterdam, 5/1½ à 5/3 Boulogne.

Nordamerika. Deals New Richmond 41/3 Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, Begyndelsen Juni. Kul Filadelfia, Baltimore eller Virginia 14/ Buenos Aires eller La Plata, 20. Marts—10. April. Petroleum New York basis 17¼ Cents River Plate, April—Maj. Tømmer fra Golfen eller Mobile 102/6 Buenos Aires eller La Plata, 105/ à 107/6 Santa Fé, Golfen/to Havne Vestitalien 92/6, tre Havne 95/, alt pr. Marts—April, 77/6 to Havne Holland og Grangemouth, April. Timecharter 3/10½ à 4/ Dødvægt for større Baade, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grønsen 10/3 O. C. til U. K. eller Kontinentet. Slutningen Februar, 12/3 pr. 20. Marts, 13/ April/Maj, 14/ pr. Juni, alle med 6 d. mindre direkte Havn. Buenos Aires eller La Plata 9/6 pr. 25. Februar—10. Marts. Bahia Blanca 11/ à 11/6 U. K. eller Kontinentet, prompt. Rosario 10/10½ Avonmouth og Sharpness, prompt, 13/6 à 14/ U. K. eller Kontinentet pr. Maj—Juni.

Østersøen holder sig fremdeles flov. Fra Libau og Windau blev der sluttet saa lavt som omkring 8 d. Rotterdam. Til London noteredes der 8¼ à 8½ d. fra Windau. Libau/Antwerpen blev gjort til 9 d. Havrebasis. For Kortprops noteres Fracs. 28 pr. Favn Windau/Ghent, 29 Dunkerque. For D. B. 22/ à 23/ til Østkysten af England. Fra Reval noteres uforandret 9¾ d. Hvedebasis Rotterdam, 1/ London. Sukker fra Stettin eller Danzig c. 4/3 Rotterdam, 4/9 à 5/ London, 5/6 à 5/9 Liverpool eller Greenock.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/6 Kiel (1,800), 5/4½ Sarpsborg (780), 4/7½ Drammen (1,150), 6/ Gibraltar (2,900), 6/1½ (1,300), 7/ Marseille (2,800), 7/ à 7/1½ Genua (2,800), 7/ Neapel (3,300), 7/1½ Piræus, 8/ Port Said (4,900), 6/6 Las Palmas eller Teneriffa (2,500). Humberen 5¼½ Reval (2,600), 5/ Kristiania (800), 3/1½ Hamburg (3,200), 5/1½ Bordeaux (1,600). Fra Firth of Forth 4/4½ Kiel (2,100), 4/6 Horsens (1,200—700), 4/9 Rouen (1,850). Burntisland 4/10½ Aarhus (800), 5/6 Randers (850), 7/6 Nizza (2,000). Fra Cardiff eller Newport Fracs. 5,75 Nantes (1,300), 5,50 Bordeaux (3,300), 5/6 Lissabon (2,000), 5/9 Gibraltar (2,000). Fracs. 7,50 Algier (2,600), 7/ Neapel eller Livorno (4,000), 8/ Venedig (5,000), 7/6 Port Said (5,000), 6/4½ Las Palmas (2,000), 13/6 Rio Janeiro, Santos eller River Plate (5,000), 15/ Rosario (3,500—5,000).

Skrevet den 24. Februar 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Fragtmarkedet uforandret uden noget egentlig Liv i Befragtninger fra Havne, som er farbare. Danmark udbyder ikke Kornlaster, ud over enkelte smaa Partier, men har fremdeles Cement, gammelt Jern og lignende Laster, som dog vanskelig finder Reflektanter endnu. Tyskland har optaget enkelte Skibe for Korn og Lervarer til Storbritannien. Syd- og Vestsverig har meget lidt i Markedet med Undtagelse af Cementlaster, tjenlig til Kombination. Østnorge er fremme

med nogle faa Is- og Trælaster, men Befragtingen gaar meget trevent paa Grund af de lave Rater, som bydes. Fra Bollenhavene er det fremdeles vanskeligt at komme til Forretning, særlig til England, der kun byder lave Fragter.

Returfragter Vest fra ligger ogsaa uforandret, særlig for Kullaster til danske Havne, som helt mangler, medens Østnorge og Frankrig har Brug for nogle Sejlere 7/8 å 7/6 pr. Ton. Af Foderstof- og Claylaster er der ligeledes kun faa Partier i Markedet til uforandrede moderate Fragtrater:

Angaaende de mindre Skibe foreligger der stadig ingen væsentlige Forandringer. Königsberg noterer ikke mere end 5 å 5½ M., Danzig slutter for Rug til 6 M., Stolpemünde til 5 M., hvorimod Colberg nærmest intet har. Stettin stiller stadig 6 M. i Udsigt og Stralsund og Greifswald slutter til 4 M. resp. 4½ M.; saavel disse to Pladser som Rostock synes snart at have dækket deres Behov, og Chance for mange ny Ladninger pr. Maris er der ikke; dertil ligger Kornforretningen alt for stille for Tiden. Lübeck har som sædvanlig en Del Kainitlaster samt Gødning fra Dänisburg. Sverig har fra Karlshamn, Karlskrona Sten til saa godt som alle tyske Pladser, men gennemgaaende ret lave Rater; saaledes noteres til Rostock nu kun 3½ M., Stettin 3¼ M., Danzig 3½ M. for Gadensten, samt Bloksten Sölvesborg/Stettin, Wismar 4 å 4¼ M. Halmstad har kun til Hamburg. Lysekil noterer til Stettin 3½ M., Lübeck, Danzig 3¾ M.; de svenske Sundhavne har foruden Gødning til Danmark nu ogsaa til sydsvenske Havne, saaledes til Kalmar, Oscarshamn og nærliggende Pladser. Lockouten i Sydsverig er ellers vedvarende. Danmark har fra Provinserne af Korn næsten slet intet; der har i de sidste Dage været Efterspørgsel efter Skibe for Cement fra Mariager. Kjøbenhavn har heller ikke meget at opvise; der sluttedes Soyakager til Østjylland til Minimalrate og til Gudhjem 20 Øre; fra Dampventet dertil Lørdag udbydes Hvede til forskellige svenske Pladser.

Generalforsamlinger.

Svendborg Seassuranc

holdt den 14. ds. aarlig Generalforsamling, der paa Komitéens Vegne aahnedes af Skibbygmester Ph. Jørgensen. Det forløbne Aar havde for Skibsarten været saaledes, at man havde Grund til at være taknemlig derfor. Dog havde man inden for Foreningen lidt et smerteligt Tab, idet »Confidence» er gaaet under med hele sin Besætning. Vi vil bevare de Bortgaaenes Minde og udtale vor Sympati for deres Efterladte. (Forsamlingen rejser sig.)

Ekspert N. P. Petersen valgtes til Dirigent og overtog Hvervet, idet han i sympatetiske Ord mindedes Foreningens mangeårige Dirigent, afd. Byfogedfuldmægtig Chr. Christensen. Lad os hædre hans Minde ved ogsaa fremtidigt at føre vore Forhandlinger i samme Aand og Tone, saa det altid kan mærkes, at det er fælles Sager, vi her drofter. (Forsamlingen rejser sig.)

Formanden, Mægler A. Hansen, afsløede derpaa Beretning om Virksomheden.

I Aaret 1913 har Foreningen haft 18 Havarier og Kollisioner og 2 Forlis, nemlig »Ignatz Breum» og »Confidence»; sidstnævnte gik med hele Besætningen under ved den svenske Kyst.

Havarier, hvoraf nogle henstaaer uafgjort, kalkuleres til Kr. 45,114, og de to Forlis til Kr. 27,877, saaledes at Foreningens Tab herved kan anslaaes til Kr. 73,000.

Der er i Aarets Løb ndgaaet ved Salg og Forlis Kr. 112,900; samtidigt er der indtegnet tre ny Skibe samt en Forhøjelse, der andrager Kr. 92,000, saaledes at Risikoen er formindsket med Kr. 20,900; den udgjorde herefter den 1. Januar 1914 Kr. 3,277,200.

I 2. Afdeling har der været ét Forlis, »Ignatz Breum», der androg Kr. 4,394.11, og syv Havarier til et Beløb af Kr. 4,348. Der er indtegnet tre ny Skibe til et Beløb af Kr. 42,000, medens der ved Forlis er udgaaet Kr. 5,600. Risikoen var derefter den 1. Januar 1914 Kr. 594,808.

Dernæst oplæste Formanden

Regnskabet.

1. Afdeling.

Indtægt: Overført Kr. 576.25; Forskud og Udlæg paa ikke afgjorte Havarier Kr. 70,326.29, Forbrug af Reservefond Kr.

21,049.54, Indskud Kr. 10,301.25, Fartpræmie Kr. 64,291.24, Renter Kr. 16,135.13, andre Indtægter Kr. 1,055.84 — ialt Kr. 183,735.54.

Udgift: Indskud ved Salg og Forlis Kr. 12,427.18, Erstattede 84,096.76, Havarier Kr. 65,918.79, Lønninger, Rejsendgifter, Telegrammer, Porto m. m. Kr. 7,671.12. Kontingent til Dansk Sejlskibsrederi-Forening Kr. 3,164.04, forskellige Udgifter Kr. 907.52, at overføre til 1914 Kr. 9,550.13 — ialt Kr. 183,735.54.

Foreningens Aktiver i Obligationer andrager Kr. 125,555.36, i Banker Kr. 996.99, tilgodehavende Indskudspræmier Kr. 10,511.87, 2. Afdelings Andel Kr. 1,112.34, Kassebeholdning Kr. 563.42 — ialt Kr. 421,513.96 med en Risiko Kr. 3,277,200.

2. Afdeling.

Indtægt: Overført fra f. A. Kr. 121.02, Renter Kr. 3,289.08, Indskud Kr. 4,529.25, Fartpræmier Kr. 11,976.01 — ialt Kr. 19,915.36.

Udgift: Forøgelse af Fond Kr. 2,989.08, Indskud Kr. 676.00, Forlis Kr. 4,771.28, Havarier Kr. 9,972.40, diverse Kr. 1,373.84, Beholdning Kr. 132.76 — ialt Kr. 19,915.36.

Status udviser i Aktiver Kr. 87,908.38, Risiko Kr. 594,800.

Mægler H. A. Hansen attestede som Revisor, at Regnskaberne m. m. var i Orden og Beholdningerne til Stede.

Indskudspræmien

bliver i 1. Afdeling 12 pCt., i 2. Afdeling 14 pCt., men maa i Følge Lovene kun ndgøre 13 pCt. Fartpræmien er 2 pCt.

Valg.

Til Komitémedlem i 1. Afdeling genvalgtes Skibsreder J. P. Hansen, Thuro. I Stedet for afdøde Skibsreder Jørgen Nielsen, Troense, hvem Dirigenten under Forsamlingens Tilslutning mindedes, valgtes Skibsreder S. P. Sørensen, Troense.

Til Taksationsmand genvalgtes Færgeforspugter R. V. Møller, Vindeby, til Suppleant Kobmand Gislason, Rudkjøbing.

Til Decisorer valgtes fra Troense d'Hrr. A. Valentin og S. Knudsen.

Man gik derefter over til Behandling af et Forslag om Lovændring, gnaende ud paa Optagelse af Sejlskibs-Motorer i Foreningen.

Mægler C. V. Petersen anbefalede Forslaget.

Kaptajn Andreasen, Thuro, vilde derimod bestemt fraraade at optage Motorer under Foreningens Risiko.

C. V. Petersen gjorde opmærksom paa, at det ikke var Meeningen, at Foreningen skulde dække Reparationer af Motorer, men kun yde Erstatning ved totalt Forlis.

Andreasen hævdede, at Motorerne havde vist sig saa lidt stabile, at det var alt for risikabelt at tage dem med.

Formanden fremhævede, at Strømmen mere og mere gik i Retning af Motordrift, og det vilde derfor være uheldigt at stampe imod Fremskridtet. I Følge Lovene optager Foreningen Skibe med Motorer, men forsikrer ikke Motorer, som Ejeren maa lade forsikre andet Steds; derimod dækkes den Skade, som Motorerne maatte forvolde om Bord. Komitéen foreslaar nu ogsaa at optage Motorer under Assurance, dog ikke for Skade ved Eksplosion eller Skruen, men kun ved Grundstodning el. lign. Da Foreningen kun optager Assurance indtil Kr. 45,000 og de ny Skibe er betydelig dyrere, bliver Risikoen fordelt. Muligvis kunde det være rigtigt forelobig at tage en lille Ekstrapræmie.

S. Andreasen saa fremdeles ingen Grund til at optage Motorer, som man jo kunde faa forsikret andet Steds, og denne Forening er kun for Sejlskibe.

Mægler H. A. Hansen mindede om den Kamp, der havde stnaet, inden man optog Jeru- og Staalskibe, som ikke vides at have forvoldt Foreningens Tab. Udviklingen gaar nu mere og mere i Retning af Motordrift. Man forlanger mere og mere Ladningerne fart frem til bestemt Tid, og derfor er det nødvendigt at tage Maskinkraft til Hjælp. Derfor er det rigtigt at ville lægge dem Hindringer i Vejen. Et Sejlskib med Motorkraft frembyder ubetinget langt større Sikkerhed end med Sejl alene. Og steds flere Redører gaar over til at indlægge Motorer som Hjælpkraft. Naar Sejlskibs-laaeden her har været i saa glædelig Udvikling, skyldes det væsentlig den billige Assurance, vi har her. Og lad os fortsætte i samme Retning ved gennem vor Assurance at følge med Tidens Udvikling.

Dirigenten fremhævede ogsaa, at Motorskibe var langt sikrere end Sejlskibe. Den eneste Risiko er den større Brandfare.

Kaptajn Andreasen: Kan de ikke eksplodere?

Dirigenten: Det kan en Petroleumslampe ogsaa.

Skibsreder C. Bom pointerede, at der var langt mindre Risiko ved Motorskibe, der altid havde større Udsigt til at komme frem.

Formanden bemærkede, at allerede nu skulde man erstatte den Skade, der forarsagedes paa Skibe ved Eksplosion.

Kaptajn Andreasen var selv interesseret i Motorerne, men fandt ikke, at de hrte hjemme i denne Forening; de burde i hvert Fald i en særlig Afdeling.

Ph. Jørgensen bemærkede, at Motorer frembød en yderligere Sikkerhed for et velkonstrueret Sejlskib; dette maa ikke være for slødbundet eller for højrigget.

Rejseagent Ferd. Nielsen gav nogle Oplysninger om Assuranceforholdene andet Steds. Der var ingen Risiko ved at tage Mo-

torerne med.

Mægler R. S. Hansen indrømmede, at Motorskibene maasko kunde skade de Sejlskibe, der ikke har Motorer, men det nytter ikke at ville hæmme en naturlig Udvikling.

H. A. Hansen erkendte, at Motor-Pasningen hidtil havde været noget mangelfuld, navnlig i Smaaskibe, men der er jo Lovforslag fremme, som netop tilsigter at raade Bod herpaa.

Skibbygmester Ring Andersen gav nogle Oplysninger om Motorskibenes heldigste Konstruktion.

Kaptajn Andreassen mente ikke, at Motorerne endnu var tilstrækkelig stabile.

Sagfører R. Poulsen anbefalede at tage Motorerne med; men det skal være Sejlskibe med Hjælpe-motor, ikke Motorbaade med Hjælperigning. Ogsaa de kjøbenhavnse Assurandører foretrækker at have hele Skibet med alt Tilbehør.

Sev. Andreassen hævdede, at Motorerne foreløbig kun var et Eksperiment.

Ved skriftlig Afstemning vedtoges Forslaget om Motorers Optagelse under Assurancen, saaledes som det er formuleret af Bestyrelsen, med 107 St. mod 28; 4 Stemmesedler var blanke.

Ulykkesforsikring.

Formanden gjorde opmærksom paa, at i Folgo den i Fjor vedtagne Lov kunde Skibsrederen blive pligtig til at erstatte den Skade, der tilføjes Mandskabet ved en Kollision. Det kunde i givet Tilfælde medføre en meget betydelig Risiko. »Skjold» har tilbudt at forsikre for denne Skade for 15 Øre pr. Brutto-Tons, og heri er endda ikke indbefattet mulig Skade, der tilføjes Udlændinge. Komitéen har drøftet Sagen og er enig om, at Soassurancen helst selv maa overtage denne Forsikring og hertil hvert Aar henlægge et passende Reservefond.

H. A. Hansen oplyste, at Erstatninger efter dansk Lov var betydeligt lavere, end hvis de ogsaa skulde erstattes efter engelsk Lov. Dpsk. »H. A. Hansen» har for begge forsikret for 1½ p. M. Kan vi for Indlands-Ansvar faa Sejlskibe forsikret for 15 Øre og for Udlands-Ansvar yderligere 7½ Øre pr. Ton, maa det kaldes en meget billig Præmie.

Formanden fandt, at man burde tage hele Risikoen med. Det vedtoges enstemmig at overlade Bestyrelsen at ordne Forsikringssspørgsmaalet efter bedste Skøn.

Kaptajn Larsen foreslog at forhøje

Fartpræmien for Vinterfart

med ½ pCt.

Kaptajn Andreassen anbefalede varmt Forslaget, da Vinterfart frembød større Risiko end Sommerfart.

H. A. Hansen var absolut Modstander af dette Forslag, som tidligere har været fremme. Vi tager ingen Ekstrapremie af gamle Skibe; derfor bør der heller ikke betales Ekstrapremie for Vinterfart med mindre Tonspræmien samtidig forhøjes fra 25 til 50 Øre.

Herom stillede Mægler Hansen et Ændringsforslag, som imidlertid forkastedes med 94 St. mod 38.

Ogsaa Kaptajn Larsens Forslag om Forhøjelse af Præmien for Vinterfart forkastedes, idet der afgaves 80 St. for og 57 imod og der til Vedtagelsen krævedes ¾ Majoritet.

Marokko-Farten.

Paa Forslag af Bestyrelsen vedtoges det at forhøje *Fartpræmien* fra 1 til 3 pCt. for Vintersejlsads paa Marokko-Pladserne, af Hensyn til den dermed forbundne store Risiko.

Ekstrapremien for

Fart paa Færøerne

foresloges af Skibbygmester Jacobsen stroget, efter at Forholdene deroppe nu var blevet saa forbedrede, at der ikke var Grund til at bibeholde Ekstrapremien.

Kaptajn Andersen oplyste, at Havnene paa Færøerne var gode nok, men det var meget vanskeligt at komme derind med større Sejlskibe.

Kaptajn Hansen havde lignende Erfaringer fra Færøerne.

Mægler R. S. Hansen fandt det mærkeligt at lægge Ekstrapremie paa Færøerne, men ikke paa New Foundland, som er meget furligere.

Kaptajn Andersen havde været begge Steder og foretrak langt New Foundland.

Forslaget blev dermed taget tilbage.

Formands-Jubilæum.

I Anledning af, at Mægler A. Hansen har fungeret som Formand i 25 Aar, vedtoges det enstemmig at indbyde ham til en Fest i en nær Fremtid.

Dirigenten sluttede dermed Generalforsamlingen med et Leve for Svendborg Soassurance og fik derpaa selv et Leve som Tak for dygtig Ledelse.

Sønderho Understøttelsesforening

afholdt den 20. Februar Generalforsamling. Kapt. H. G. Thomson, der er Foreningens Formand, oplæste Regnskabet for sidste Regnskabsaar, som balancerer med Kr. 4,883.28, og oplyste, at der er

udbetalt 475 Kr. i Aarets Løb til 25 trængende Medlemmer.

Foreningens Formue er i Aarets Løb steget til Kr. 10,619.65. Regnskabet godkendtes. Medlemstallet er nu godt 200.

Havarier og Forlis.

Anna Louise, Fiskekutter, er under stærk Storm strandet ved Læso (Brændevinsbagen). Besætningen er reddet. Senere meddeles, at Skibet er bragt flot og har kun ringe Skade.

Fylla, Dpsk. af Eshjerg, grundstødt ved Skelskjør, er nu kommet flot ved egen Hjælp.

Rise, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Vestindien til Liverpool haft meget haardt Vejr og mistet Forstang, Racer og Tilbehør. Skibet er ankommet til Falmouth.

Generalkonsul Elisejeff, Dpsk. af Rødbjerg, er den 21. ds. strandet paa Coll (Hebriderne). Skibet staar paa Klippegrund og er stærkt læk.

Efter senere Meddelelse er Besætningen gaet i Land, da der gik Ild i Forskibet.

Nautik, Dpsk. af Eshjerg, er paa Rejsen fra Havne i Middelhavet, bestemt til Island, strandet paa Majorca.

Eklipika, Dpsk. af Kjøbenhavn, er under en Storm i spanske Søen sunket, og en Del af Besætningen er druknet.



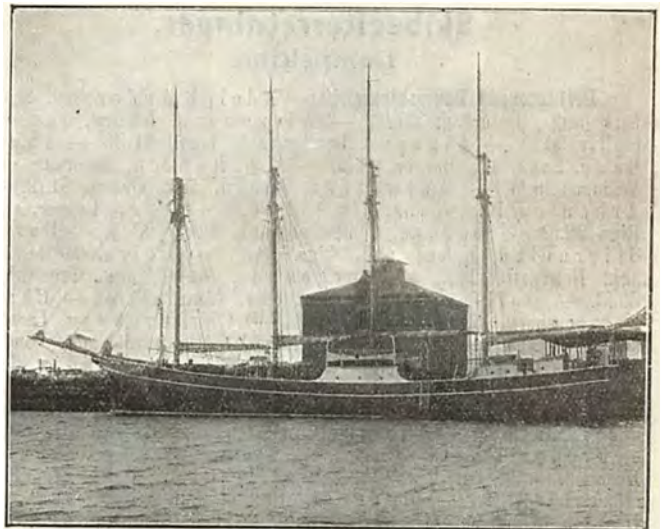
Forlang altid var

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/s „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorsklb, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, *Fart* for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage solgt følgende Skibe:
3/m. Skonnert »Elen« af Brantevik, 195 Reg.-Tons, 350 Tons

dw. & c. 125 Stdr. Træ, bygget Svendborg 1885, Klasse 3. 3. G. 1. 1., til Fiuland, for Kr. 19,500.

Skonnert »Augusta« af Karlshamn, 39 Reg.-Tons & 90 Tons dw. & 25 Stdr., bygget 1899 i Svendborg, solgt til Kaptajn August Haussou, Skärhamn, for Kr. 8,100.

Paa Gorm Clausens Skibsværft i Marstal løb den 17. ds. en 3/m. Jagtskonnert »N. I. Schmidt« paa 100 Brutto Reg.-Tons af Stabelen. Skibet er bygget til et Rederi i Marstal, med N. I. Schmidt som korresponderende Reder. Føreren bliver Kaptajn P. Rasmussen.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Nybygning paa 100 Tons, som skal bygges til Skibsfører H. Albertsen. Skibets Reder bliver H. J. Albertsen.

Dampskibet »Konsul Poppe« hjemmehørende i Hamburg er af et Konsortium paa Thuro, bestaaende af Skibbygmester J. Ph. Jørgensen, Mægler V. Rasmussen og Skibsreder E. Rom, købt for Kr. 227,500 imod yderligere fri Besigtelse, at overtage om en Maanedes Tid, naar de Rejsere er fuldeudt, for hvilke Skibet for Tiden er befragtet. Skibet har fornylig været i Kjøbenhavn, hvor Handelen er afsluttet. Mægler Rasmussen, sen., Svendborg, bliver korresponderende Reder og Kaptajn Axel Jørgensen Forer.

»Konsul Poppe« er bygget i Danzig for 9—10 Aar siden, og laster 1,500 Tons dw., 450 Std. Træ.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Fraas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Rotterdam 22/2. — Alexandra, Nielsen, pass. Gi-
braltar 20/2. — Algarve, Borries, ank. hertil 21/2. — Anglo
Dane, Kann, afg. Bergeu 24/2. — A. N. Hansen, Sørensen, ank.
Windau 23/2. — Antwerpen, Madsen, ank. Genua 21/2. —
Arkansas, Egense, ank. New York 20/2. — Arno, Lepper, ank.
Riga 22/2. — Aurora, Gommesen, ank. Reval 22/2. — Baron
Stjernblad, Kofod, ank. Riga 18/2. — Beira, Mortensen,
ank. Newcastle 23/2. — Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem
23/2. — California, Petersen, pass. Lizard 23/2. — Char-
koff, Soeberg, afg. Dunkerque 23/2. — Chr. Broberg, Larsen,
afg. Antwerpen 23/2. — Christian IX, Gotthardt, ank. London
22/2. — Dagmar, Mueller, ank. Neapel 22/2. — Dania, Jor-
gensen, ank. Plymouth 22/2. — Douro, Sørensen, ank. hertil 21/2.
— Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 23/2. — Esbjerg, Stru-
ve, ank. hertil 23/2. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 6/2.
— Frederik VIII, Thomson, afg. Azorerne 22/2. — Garonne,
Kromann, ank. hertil 23/2. — Hellig Olav, Holst, afg. Kris-
tianssand 21/2. — Heugest, Hansen, ank. Riga 21/2. —
Hjelm, Andersen, afg. herfra 23/2. — I. C. Jacobsen, Mik-
kelsen, ank. Marseille 23/2. — Jolantha, Kyllschech, ank. Ant-
werpen 21/2. — Kanan, Mikkelsen, ank. London 23/2. — Ken-
tucky, Andresen, afg. Kristiania 29/1. — Kiow, Tonnesen, ank.
Antwerpen 21/2. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 16/1. —
Louise, Svan, ank. Danzig 23/2. — Louisiana, Jon Jonsen,
afg. Newcastle 9/2. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Cape
Blanc 23/2. — Maryland, Ørsted, pass. Dunuethed 5/2. —
Minsk, Harder, ank. Antwerpen 21/2. — Morsø, Nellemann,
afg. Riga 24/2. — Nicolai II, Petersen, ank. Dunkerque 22/2.
— Nordjylland, Bidstrup, ank. hertil 23/2. — O. B. Suhr,
Pedersen, ank. Riga 16/2. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 19/2. —
Os car II, Hempel, ank. hertil 14/2. — Pennsylvania,
Lissner, pass. Stornoway 23/2. — Perm, Tramp, ank. Libau 19/2. —
Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 24/2. til Nenfahrwasser. —
Romny, Bøgvad, pass. Dungenoss 23/2. — Saga, Hansen, ank.
Bordeaux 19/2. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 25/1. —
Texas, Clauson Kaas, afg. Kristiania 22/2. — Thyra, Dam,
pass. Brunsbüttel 22/2. — Tiber, Pape, pass. Ushant 21/2. —
Tomsk, Wiberg, afg. Reval 23/2. — Tula, Therkildsen, ank.
Reval 17/2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 22/2. — Virginia,
Fischer, pass. St. Catharines 8/2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Ghent 20/2. — Ama-
lienborg ank. Windau 19/2. — Brattingsborg ank. Li-

vorno 12/2. — Børglum ank. Danzig 16/2. — Dausborg
ank. Huelva 12/2. — Elsborg ank. Valencia 23/2. — Esrom
afg. Barry 4/2. — Flynderborg pass. Holtenau 23/2. — Fre-
deriksborg afg. Newport 10/2. — Guldborg afg. Huelva
17/2. — Gurre pass. Skagen 21/2. — Hammershus pass.
Gibraltar 18/2. — Harrildsborg pass. Skagen 22/2. — Hund-
borg ank. Kjøbenhavn 20/2. — Jelling pass. Newport News
9/2. — Jømsborg ank. Syracuse 19/2. — Jungshoved
ank. Moulmein 21/2. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 15/2.
— Kallundborg ank. Huelva 11/2. — Kalo ank. Cardiff
14/2. — Klampenborg afg. Rufisque 18/2. — Kronborg
pass. Las Palmas 15/2. — Lejre pass. Barbadoes 17/2. — Mar-
selisborg pass. Kjøbenhavn 22/2. — Næsborg ank. Rouen
21/2. — Randelsborg ank. Swansea 21/2. — Silkeborg
afg. Valencia 22/2. — Skanderborg pass. Ushant 17/2. —
Skodsborg pass. Gibraltar 19/2. — Spigerborg ank. Lissa-
hon 20/2. — Stegelborg afg. Huelva 7/2. — Stjerneborg
ank. Savona 18/2. — Søborg afg. Bordenaux 21/2. — Taar-
nørg pass. Kjøbenhavn 21/2. — Ulfsborg pass. Ushant 17/2.
— Uranienborg afg. Manchester 21/2. — Vordingborg
ank. Ghent 17/2. — Ørkild afg. Savona 17/2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexandor Shu-
koff, Folkenberg, ank. Sunderland 19/2. — Johan Siem,
Nielsen, ank. Sunderland 20/2. — Harald Klitgaard, Ras-
mussen, ank. Methil 19/2. — Russ, Petersen, ank. Methil 21/2.
— Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Palermo 20/2. — Ex-
cellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9/2. — Michail
Ontchoukoff, Harhoe, ank. Newcastle 18/2. — General-
konsul Pallisen, Christensen, ank. Savona 12/2. — Wladim-
ir Reitz, Olsen, afg. Swansea 21/2. til Aleksandria. — Hel-
mor Moreh, Thorsce, ank. Kjøbenhavn 6/2. — Newa, Dahl,
ank. Barry 20/2.

Det estasiatiske Kompagni. Chumpon ank. London 21/2.
hjemg. — Jutlandia afg. Bangkok 23/2. hjemg. — Panga
afg. London 21/2. hjemg. — Annam afg. Balikpapan 21/2. hjemg. —
Traquebar afg. Sabang 23/2. hjemg. — Bintang afg.
Rotterdam 20/2. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 14/2. — Se-
landia ank. Antwerpen 22/2. udg. — Cathay ank. Antwerpen
23/2. udg. — Indien afg. Yokohama 23/2. udg. — Siam afg.
Tacoma Wash 10/2. udg. — Samni afg. St. Thomas 12/2. udg. —
Arabien pass. Gibraltar 19/2. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. London 20/2.
udg.

Vesterhavet. Nerma, Degn, pass. Skagen 24/2. for Nyborg.
— Rigmor, Thomsen, ank. San Carlos 24/2. — Thyra, Jessen,
ank. Nykjøbing 24/2. — Nexos, Basse, afg. Åhus 2/2. til Kjø-
benhavn. — Hebe, Gregersen, afg. Hamburg 23/2. til Birkenhead.
— Gorda, Iversen, afg. Cartagena 23/2. til Hamburg. — Stella,
Winther, afg. Nantes 23/2. til Swansea. — Dagmar, Sørensen,
pass. Cape la Hove 23/2. for Rouen. — Ulla, Hansen, ank. New-
castle 23/2. — Johanne, Mikkelsen, ank. Birkenhead 23/2. —
Laura, Thøgersen, ank. Middlesbro 23/2. — Karla, Nielsen,
pass. Helsingør 22/2. for Danzig. — Marie, Nielsen, ank. Naks-
kov 22/2. — Nora, Lauritsen, ank. Kolberg 22/2. — Nancy, Pe-
dersen, afg. Ardrossau 23/2. til Revkjavik. — Cito, Jensen, afg.
Nantes 21/2. til Ellesmere. — Ellen, Thoft, ank. Aquilas 20/2.
— Polly, Mathiasen, ank. Ronen 20/2.

Torm. Gudrun, Sonniehsen, afg. Monastir 17/2. — Sara,
Jensen, ank. Savona 23/2. — Helene, Sørensen, ank. Kjøben-
havn 7/2. — Ragnhild, Schultz, ank. Methil 21/2. — Val-
borg, Hansen, afg. Swansea 14/2. — Sjælland, Svarrer, ank.
Warkworth 24/2. — Astrid, Hansen, afg. Methil 21/2. — Ag-
nete, Dam, ank. Blyth 20/2. — Gunhild, Hansen, ank. Tynen
21/2. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 21/2. — Alise, Jørgen-
sen, ank. Boness 24/2.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Marseille 16/2. —
Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Kragerø 21/2. —
Svend, Schmidt, ank. Sunderland 24/2. — Urania, Clausen,
ank. Norresundby 19/2.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Zeebrügge 23/2. — Europa,
Friis, ank. Aarhus 20/2. — Frankrig, Nielsen, ank. New York
10/2. — Tyskland, Danstrup, ank. Colon 30/1.

Dampskibsselskabet af 1811. Edna, Clauson, ank. Hamburg
23/2. — Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22/2.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Windau 23/2. —
Kronprins Frederik, Andresen, pass. Portland 24/2. —
Holland, Poulsen, afg. Hull 21/2. — England, Bennetsen,
ank. Methil 21/2.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Karlskrona 22/2. —
Thorvaldsen, Olsen, ank. Bristol 21/2. — Nordpol, Nielsen,
ank. Libau 19/2.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Livorno 21/2. —
Martha, Christensen, ank. Seville Vecena 21/2. — Elna, Rathje,
afg. Nizza 28/1. — Therese, Pedersen, afg. Sfax 17/22. — Har-
riet, Larsen, afg. Tripolis 15/2. — Dagny, Therkildsen, afg.
Sfax 20/2. — Simone, Møller, afg. Huelva 20/2. — Jeanne,
Olsen, ank. Oran 21/2. — Vera, Rissø, afg. Bona 16/2. — Daisy,
Jørgensen, ank. Berwick 18/2. — Annine, Leth, afg. Burnt-

(Fortsættes efter Efterr. for Søfar.)

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

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 228. Japan, Kinsiu, North Coast. Taka shima—Alteration in character of light. Position. Lat. $33^{\circ} 33\frac{1}{2}'$ N., long. $129^{\circ} 54'$ E. Abridged description of new light. Lt. Fl., ev. 4 sec., W. R. C., 156 ft. vis 11, 8, 7 m. Details. The fixed light with white, red and green sectors, has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A flashing light every four seconds, with white, red and green sectors. Elevation. 156 feet. Visibility. White light, 11 miles; red light, 8 miles; green light, 7 miles. Power. White light, 160 candles; red and green lights, under 100 candles. Remarks. The limits of the sectors are unaltered. (Notice No. 228 of 1914, dated 7th February.)

Charts affected. Nos. 141, Yobuko ko and approaches. Nos. 3019, Inari wan and approaches. Nos. 127, Hirado kaikyō to Shimonoseki kaikyō. Nos. 369, Nagasaki to Kamatsu. Nos. 368, Western coasts of Kinsiu and Nippon. Nos. 2247, Nippon, Kinsiu, and Shikoku. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 1902. Japan, Korea, &c., 1904, page 608; Revised Supplement, 1909.

No. 241. Strait of Malacca—Klang Strait, Northern Approach. Batu Penyau (Glamorgan-shire rock) light-buoy — Intended alteration in colour of light. Former Notice. No. 984 of 1913. Position. Lat. $3^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ N., long. $101^{\circ} 12\frac{1}{2}'$ E. Details. On or about the 1st March 1914, the colour of the occulting light will be altered from white to red. Remarks. No further Notice will be given. (Notice No. 241 of 1914, dated 9th February.)

Charts affected. No. 3453, Klang strait and approaches. No. 3766, North approach to Klang strait. No. 794, Pulo Berhala to Cape Rachado. No. 1855, Malacca strait. Publication. China Sea Directory, Vol. I, 1906, page 191; Revised Supplement, 1913.

No. 246. Gulf of Aden. Aden—Storm-warning signals established. Position. At flag-staff on Ras Marbut (Steamer point). Lat. $12^{\circ} 47\frac{1}{4}'$ N., long. $44^{\circ} 58\frac{1}{2}'$ E.

I. Cautionary Signal.

The square flag W of the International Code, hoisted as a cautionary signal, indicates the existence of disturbed weather off some part of the west coast of India or in the neighbourhood of the port, or the advance of a cyclonic storm across the Indian Peninsula, from the Bay of Bengal, which may hence shortly cross the Western Ghats of India and give squally or stormy weather in the Arabian sea. The disturbed conditions may, in any of these cases, pass away without giving stormy cyclonic weather to the ports on the west coast of India or to the adjacent parts of the Arabian sea, in which case the cautionary signal will be taken down, as soon as it is certain that stormy weather will not shortly follow.

If, however, the disturbed weather be the first indication of the probable formation or approach of a cyclonic storm, this cautionary signal will be followed by one of the ordinary storm signals, indicating the probable position, character and track of the approaching storm. This signal would be hoisted if the disturbing conditions were thought likely to affect either Aden or the tracks of vessels leaving Aden.

II. Warning Signal.

The warning signal, viz., a ball by day and a red light by night, will be hoisted (a) when a storm has formed and is threatening to advance towards Aden, though still at a considerable distance; or (b) when a storm has formed and is not likely to affect Aden, but to cross the tracks of vessels leaving Aden.

III. Danger Signals.

(1) By day a cone apex downwards, or by night, a red light vertically above a white light indicates that a cyclonic storm (probably of slight to moderate intensity) may affect the port, and that its centre will probably pass considerably to the southward of the port in a westerly direction.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Aralske Hav. "Efterretninger for Søfarende" udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kg. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Ore paa Søkort-Arket, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Brede- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De italske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende begifter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

314. Sverrig. Ystad. Sømærke udlagt.

"Underrøtteleb for søfarende" Nr. 7/161. Stockholm 1914.)

En Stage med Kryds er udsat paa en $5\frac{1}{3}$ m Grund ud for Ystad. $55^{\circ} 24' 40''$ N. $13^{\circ} 48' 28''$ E.

(Kort Nr. 160.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/3. København 1914.)

315. Rusland. Nekman Grund Fyrskib udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrt“ Nr. 8/494. Berlin 1914.)

Nekman Grund Fyrskib er atter udlagt. c. $59^{\circ} 05' N.$ $22^{\circ} 13' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/228. København 1914.)

316. Tyskland. Pillau. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrt“ Nr. 7/436. Berlin 1914.)

Frå den 2den til den 10de Marts 1914 skydes der ud over Søen mellem Kl. 7 P.m. og Kl. 5 Em. fra Landet mellem *Barrnasse* og *Skydebanerne* ved *Pillau*.

Under Skydningen er et gult Flag hejst paa Klitterne N. for Kystbatterierne, og det er da lærligt at komme Kysten mellem *Neuhans* Udsigtstaarn og Herrøbadestanstøben ved *Pillau* nærmere end 4000 m. *Pillau* Havn: $54^{\circ} 38\frac{1}{2}' N.$ $19^{\circ} 54' E.$

317. Tyskland. Plantagenetgrund N. Vrag.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er en Vragmast, der er $\frac{1}{2}$ m over Vandet, observeret 1 Sm misvisende N. for *Plantagenetgrund*. Nordenden af *Plantagenetgrund*: $54^{\circ} 39\frac{3}{4}' N.$ $12^{\circ} 47\frac{1}{2}' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/151. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

318. Sverrig. Sundet. Skanör. Oplysning om Fyr.

(Svensk Kort Nr. 65. Stockholm 1913.)

Fyret paa *Skånör* N.-lige Havneøved er forandret saaledes, at Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 24" til 120°
 2. grønt - - - - - 120° - 153°
 3. hvidt - - - - - 153° - 174°
 4. rødt - - - - - 174° - 184°
 5. hvidt - - - - - 184° - Lænd.
- Løvrigt er Fyret uforandret. 55° 24' 57" N. 12° 49' 41" E.
(Kort Nr. 138 og 210. Danske Lods Side 317.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

319. Kattegat. Lille-Middelgrund. Lystønde udlagt.

(„Linderttelser för sjöfarande“ Nr. 7/166. Stockholm 1914.)

Lystønden *Lille-Middelgrund* er atter udlagt. 56° 57' 12" N. 11° 57' 53" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/156. København 1914.)

320. Danmark. Kattegat. Lille-Grund N. Lys- og Klokketønde i Orden.

Lys- og Klokketønden *Lille-Grund* N. er i Orden. Den vil snarest blive bragt i Orden igen. 55° 39' (40") N. 10° 37' (50") E.

321. Danmark. Limfjorden. Salling-Sund. Ør-Odde Fyr forandret.

Den 1ste Marts 1914 forandres *Ør-Odde* Fyr til et elektrisk Fyr, der viser hvidt, fast Lys, som er synligt i Pejlinger fra 246° gennem 0° til 186°. 56° 47' (08") N. 8° 52' (48") E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods Side 477. Havne-Lods Side 172. Fyr-Port. Nr. 452)

322. Danmark. Limfjorden. Odde-Sund. Sunddraget. Sømærke udlægges.

Ved Flakket paa SW-Siden af *Sunddraget*, *Thyholm* S.-ligste Odde, vil der blive udlagt en hvid Stage med Halmvisk. Sømærket skal ligge i c. 4 m Vand 1,2 Sm 317° (misv. NW. 6. N. 1/4 N.) fra *Toflum* Fyr, i Grænselinien mellem Fyrets hvide og røde Lysvinkel. 56° 34' (10") N. 8° 31' (40") E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods Side 472. Søvn-Port. Side 49.)

323. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Frederiksstad. Belysning forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 1. Kristiania 1914.)

De to røde, faste Fyr paa *Korsepynten* og *St. Hansfjeldet*, som, holdt overet, leder gennem *Jylerenden*, er forandret til hvide Fyr med En-Formørkelser.

Under Taage og usigtbare Vejrforhold vil der indtil Kl. 12 Mn. brænde en hvid Lantenne paa hver af de 2 Duc d'Alber paa N.-Siden af *Jylerenden*.

Korsepynten: 59° 12' 50" N. 10° 56' 00" E.

324. Norge. Skagerrak. Utvarene Fyr tændt.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 1. Kristiania 1914.)

Utvarene Fyr er atter tændt. 57° 38' 30" N. 7° 13' 00" E. (Iflg. Norsk Fyr-Port. for 1914.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/88. København 1914.)

354. Grækenland. Zákynthos (Zante). Zákynthos Bugt. Tønder inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/402. Berlin 1914.)

De tre Telegrafbønder i den N.-lige Del af *Zákynthos* Bugt er inddraget. c. 37° 48' N. 20° 54' E.

355. Bulgarien S.-Kyst. Porto Lagos (Kara Agatsch Bugt). Havn aabnet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/404. Berlin 1914.)

Porto Lagos er aaben for Skibstarene. c. 40° 59' N. 25° 07' E.

356. Tyrkiet. Dardanellerne. Elles Burnu (Kap Helles). Fyr tændes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/405. Berlin 1914.)

Den 3die Marts 1914 tændes det hvide Blinkfyrt, der viser Et-Blink hvert Minut, paa N.-Siden af det S.-lige Indløb til *Dardanellerne*. c. 40° 02½' N. 26° 11' E.

357. Bulgarien. Sorte Hav. Varna. Oplysning om Miner.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/406. Berlin 1914.)

Omtrent 1/3 af Minerne ud for *Varna* er optaget, saaledes at der er dannet et Løb uden om Kap *Galata* indtil Havneindløbet. Syd for 43° 11½' N. er Farvandet fri for Miner. Man maa anvende Forsigtighed ved Besøgningen af Farvandet omkring *Varna*. Kap *Galata*: 43° 10½' N. 27° 56¾' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/2458. København 1913.)

358. Rusland. Sorte Hav. Utrishenok Pynt S. Grund findes ikke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 277. London 1914.)

Grunden eller Vraget med mindre end 2 m Vand, c. 2 Sm S. for *Utrishenok* Pynt, paa hvilken Damperen *Ellenia* stødte i 1908, eksisterer ikke. 44° 40½' N. 37° 28' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/2974. København 1908.)

349. Argentina. Tierra del Fuego (Hidlandet). Beagle Kanal. Baaker opført.
(„Notice to Mariners“ Nr. 286. London 1914.)
Baaker er opført paa følgende Steder:

1. Paa 28 m (92-foot) Højen paa E.-Enden af *Martillo* Øen. 54° 54' 51" S. 67° 23' 26" W.
- Baaken paa *Piedrabuena* Pynt er hvid. 54° 55' 50" N. 67° 32' 30" W.
2. Paa N.-Siden af Kanalen ved Indløbet til *Almirante Brown*. Bugt. 54° 53' 08" S. 67° 36' 52" W.
3. Paa Pynten S. for *Moun Brown*. 54° 53' 38" S. 67° 42' 25" W.
4. Paa *Guerrico* Pynt. 54° 54' 50" S. 67° 51' 00" W.
5. Paa W.-Enden af den største af *Warden* Øerne ved Indløbet til *Ushuana* Bugt. 54° 50' 46" S. 68° 16' 40" W.

Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 3424 og 3425.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

350. Frankrig. Marsaille. Oplysning om Lystønde.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 60/324. Paris 1914.)

Den røde Lystønde, som viste hvidt, fast Lys og laa i Forlængelsen af den Dæmning ved *Marsaille—Rhône* Kanalen, der begynder i Oplægningshavnen, er inddraget.

I Forlængelsen (henimod *Marsaille*) af og 20 m fra Yderenden af den Dæmning ved *Marsaille—Rhône* Kanalen, som ligger mellem *Estaque* Havn og *Saumaray* Vig, er udlagt en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 5 Sm. Lystønden flyttes efterhaanden, som Arbejderne ved Forlængelsen skrider frem. 43° 21' 20" N. 5° 19' 25" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1009. København 1909.)

351. Italien W.-Kyst. Savona. Uddybning.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 50/146. Genova 1914.)

Et Uddybningsfartøj, der om Dagen viser tre sorte Balloner og om Natten tre røde Lanterner, ligger c. 400 m E. for det grønne Fyr ved Indløbet til *Savona* Havn. 44° 18¼' N. 8° 29½' E.

352. Italien W.-Kyst. Elba. Portoferraio Bugt. Øvelser med Undervandsbaade.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 50/145. Genova 1914.)

I *Portoferraio* Bugt vil der i en Maanedstid blive afholdt Øvelser med neddykkede Undervandsbaade, som over Periskopet har en lille Mast med en Vimpel.

Et rødt Flag paa Semaforen ved *Montegrosso* betyder: Tilstedeværelsen af neddykkede Undervandsbaade.

Ledsagfartøjerne fører et rødt Flag.

Dampskibe maa ikke komme i Nærheden af Undervandsbaadene, hvis Kurs det er vanskeligt at angive. Overtrædelse af Forbudet medfører Straf efter Loven. *Montegrosso* Semafor: 42° 51' 07" N. 10° 24' 03" E.

353. Italien S.- og E.-Kyst. Taranto Bugt. Alice. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 51/155. Genova 1914.)

Fyret paa *Alice* Pynt, der viser hvidt Et-Blink hver 10 s., har nu følgende Perioder: Blink 1,5 s., Mørke 8,5 s. 39° 23' 51" N. 17° 09' 27" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

325. Norge. Lofoten. Svolvær. Jomfruen. Fyr midlertidig slukket.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 1. Kristiania 1914.)

Jomfruen Fyr er slukket paa Grund af Brud paa det elektriske Kabel, der antagelig først vil blive repareret i Løbet af Sommeren. 68° 13' 40" N. 14° 34' 30" E.

326. Tyskland. Sommerafmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/377. Berlin 1914.)

I *Tyskland* er Udlægningen af Sommerafmærkningen paa begyndt.

327. Tyskland. Elben. Glückstadt. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/446. Berlin 1914.)

Det hvide og røde, faste Fyr paa *Havens N.-Mole* flyttes c. 3 m i Retning 98° (misv. E. t. S. ¾ S.) for at give Plads til en Nybygning. Forandringer vil ikke finde Sted, men man maa for Tiden ikke absolut stole paa Lysvinklernes Nøjagtighed. 53° 47' 13" N. 9° 24' 45" E.

328. Tyskland. Jade. Innenjade. Oplysning om Tønde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/440. Berlin 1914.)

Sort Spidstønde *18 a*, der hidtil har været udlagt som Vintersømærke, vil fremtidig ogsaa ligge ude om Sommeren i 8,5 m Vand paa 53° 34' 45" N. 8° 11' 32" E.

329. Tyskland. Ems. Ostfriesisches Gätje. Lystønde flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/378. Berlin 1914.)

Lystønden *G E* er flyttet c. 180 m i S.-lig Retning. Den ligger i 9 m Vand paa 53° 20' 40" N. 6° 59' 54" E.

330. Holland. Sommerafmærkning.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 40/372. s-Gravenhage 1914.)

I *Holland* er Udlægningen af Sommerafmærkningen paa begyndt.

331. Holland. Zuiderzee. Blauwe Slenk. Lystønde forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 37/339. s-Gravenhage 1914.)

Sort Lystønde Nr. 13 er forandret til at vise rødt Lys med Formørkelser i Stedet for hvidt Lys med Formørkelser. 53° 12' 2 N. 5° 18' 3 E.

332. Holland. Malzwin. Tønder udlagt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 38/349. s-Gravenhage 1914.)

I *Malzwin* er der — til Anduvning af Østersbankerne — mellem Spidstønde Nr. 1 og 2 udlagt 3 umalede Vagere paa henholdsvis 52° 58' 19" N. 4° 49' 47" E., 52° 58' 24" N. 4° 50' 02" E. og 52° 58' 29" N. 4° 50' 16" E.

333. Holland. Haaks Fyrskib SSE. Vrag forsvundet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/380. Berlin 1914.)

Vraget, der laa c. 8 Sm SSE-lig for *Haaks* Fyrskib, eksisterer ikke mere. Fyrskibet: 52° 58' N. 4° 18½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/2048. København 1912.)

334. Holland. IJmuiden SW. Oplysning om Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/381. Berlin 1914.)

1. Undervandshindringen, der laa 12,5 Sm 245° (misv. W. t. S.) fra *IJmuiden* E.-lige Fyr, og paa hvilken Damperen *City of Baroda* stødte, er forgæves eftersøgt. 52° 22' 5 N. 4° 17' E.

2. Da der ikke foreligger flere Indberetninger om Masten, som d. 1ste August 1912 var observeret paa c. 52° 24½' N. 4° 09½' E., er der formentlig ingen Hindring for Skibsfarten paa dette Sted.

3. Vraget, der laa 9 Sm 312° (misv. NW. 7/8 W.) fra *Noordwijk aan Zee*, er uskadeliggjort. c. 52° 21' N. 4° 15' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/504. 36/1687 og 36/2048. København 1912.)

- 335. Holland. Zoegat van Goeree. Lens. Flaade udlagt.**
(„Bericht am Zeevarenden“ Nr. 38/350. s-Gravenhage 1914.)
 T11 Brug ved Skvydeveiser er der udlagt en Flaade paa 31° 49' 02" N. 4° 06' 02" E.
- 336. Holland. Noord-Hinder Fyrskib SSW. og N. Oplysning om Vrag.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/383. Berlin 1914.)
 1. Vraget af Fiskerfartøjet, der laa c. 2 Sm 188° (misv. SSW.) fra *Noord-Hinder Fyrskib*, eksisterer ikke mere. Fyrskibet: 51° 35' 1/2 N. 2° 36' 1/2 E.
 2. Da der ikke foreligger flere Indberetninger om Vraget af Damperen *Rockefort*, der var sunket paa c. 52° 02 1/2' N. 2° 50' E., er Vraget formentlig ikke til Hinder for Skibsfarten.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2278 og 40/2801. København 1912.)
- 337. Belgien. Ostende W. Middelhøkerøbank S. Vrag forsvundet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/386. Berlin 1914.)
 Vraget af Skonnerten, som var sunket c. 8 Sm 284° (misv. NW. t. W. 1/2 W.) fra *Ostende*, eksisterer ikke mere. c. 51° 15' 1/2 N. 2° 42' 1/2 E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1831. København 1912.)
- 338. Frankrig. Dunkerque. Snouw Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 60/323. Paris 1914.)
Snouw Fyrskib er midlertidig ombyttet med en rød og sort stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6s. 51° 03' 32" N. 2° 12' 45" E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 339. England. Shoreham SW. Vrag afmærket.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 303. London 1914.)
 Vraget af Damperen *Moson* med 3 Master over Vandet ligger 1 1/2 Sm 199° (misv. SW. t. S.) fra Fyret paa *Shoreham* W.-Pier. En grøn Tønde, mærket „*Wreck*“, er udlagt c. 50 m S. for Vraget. Et Vragmærkeskib, der viser de reglementerede sorte Balloner og hvide Lys, er ndlagt c. 280 m S. for Vraget. c. 50° 48' 16" N. 0° 15' 30" W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 340. Spanien NW.-Kyst. Kap Villano NW. Drivende Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 313. London 1914.)
 Et Vrag er den 18de Februar d. A. observeret paa 43° 24' N. 9° 31' W.
- 341. Afrika. Liberia. Garraway Pynt S. og Growa Pynt W. Grunde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 282. London 1914.)
 1. S. for *Garraway* Pynt er fundet. a) En Grund med 7,7 m Vand 0,66 Sm 151° (misv. S. t. E.) fra Yderenden af *Garraway* Pynt. b) En Grund med 5,4 m Vand 0,85 Sm 135° (misv. SE. t. S. 5/8 S.) fra Yderenden af *Garraway* Pynt, der ligger paa 4° 30' 30" N. 7° 56 3/4' W.
 2. W. for *Growa* Pynt er fundet: a) En Grund med 9,1 m Vand 1,92 Sm 213° (misv. SW. 1/2 W.) fra SW.-Enden af *Growa* Pynt. b) En Grund med 5,4 m Vand 1,57 Sm 260° (misv. W. 3/4 N.) fra SW.-Enden af *Growa* Pynt, som ligger paa 4° 21 1/2' N. 7° 37 1/4' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/828. København 1913.)

- 342. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Lynn. Oplysning om Klokketønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 6/394. Washington 1914.)
Lynn Harbor Klokketønde 2 ligger fremtidig paa Station hele Aaret. *Lynn*: c. 42° 26' N. 70° 57' W.

- 343. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Shinnecock Bay Fyr. Forandring udsat.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 6/397. Washington 1914.)
 Forandringen af *Shinnecock Bay* Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 7 1/2 s., er udsat indtil videre. Fyret vil antagelig blive forandret i April 1914, men Bekendtgørelse om Forandringen vil ikke yderligere blive opgaget i „E. f. S.“, før den er traadt i Kraft. 40° 51' 03" N. 72° 30' 16" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1621. København 1913.)

- 344. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Kap Henlopen. Baake nedlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 6/399. Washington 1914.)
 Kap *Henlopen* Baake er permanent nedlagt. Kap *Henlopen*: 38° 46 3/4' N. 75° 05' W.

- 345. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib SW. Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 6/400. Washington 1914.)
 Vraget af Damperen *Monroe* ligger i 27 m Vand 24 Sm 216° (misv. SW. 1/4 S.) fra *Winter Quarter Shoal* Fyrskib. En Mast over Vandet. Omtrentlig Plads: 37° 36' N. 75° 14' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 346. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Sombrero Key. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 6/407. Washington 1914.)
Sombrero Key Fyr ved Drejet fra Søen ind i *Hawk Channel*. Tønden ligger 2493 1/4° (misv. WSW.) fra *Sombrero Key* Fyr og 158° (misv. SE. t. S. 7/8 S.) fra *Molasses Key* høje Kant. *Sombrero Key* Fyr: 24° 37' 36" N. 81° 06' 40" W.

- 347. Cuba S.-Kyst. Cuatro Reales Kanal Indløb. Blanco Cay S. Mindre Dybde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 6/409. Washington 1914.)
 Paa 6,1 m Grunden 1 1/2 Sm S. for *Blanco Cay* er Dybden kun 3,6 m. Grunden er spids og stejlt paa alle Sider. 20° 27' 02" N. 77° 58' 02" W. (ifl. *amerikanske Kort* Nr. 2178).

- 348. Rio de la Plata. Banco Inglés (English Bank). Oplysning om Lystønde.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 7/417. Berlin 1914.)
 Paa E.-Siden af *Banco Inglés* ligger nu en Lys-, Fløjte- og Undervandsklokketønde, der viser hvidt Et-Lyn. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: c. 11 Sm. Undervandsklokken giver Et-Slag hver 30 s. og kan høres 1 à 2 Sm. 35° 12' 49" S. 55° 46' 07" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2789. København 1911.)

75

(2) By day, a cone apex upwards, and by night, a red light vertically below a white light indicates that a cyclonic storm (probably of slight to moderate intensity) may affect the port, and that its centre will probably cross considerably to the north-east of Aden.
 (3) By day, a drum, and by night, two red lights in a vertical line indicates that a cyclonic storm (probably of slight to moderate intensity) will probably cross the coast over or near the port.

IV. Great Danger Signals.

In order to indicate that a cyclonic storm in the sea area near the port is of great intensity, a ball (by day) or a red light (by night) is added to the corresponding danger signal.

(1) By day, a cone apex downwards, and ball below, and by night, two red lights with a white light below arranged in a vertical line indicate that a cyclonic storm of great intensity may affect the port, and that its centre will probably pass considerably to the southward of the port in a westerly direction.

(2) By day, a cone apex upwards and ball below, and by night, two red lights with a white light above in a vertical line indicate that a cyclonic storm of great intensity may affect the port and that its centre will probably cross the coast considerably to the north-east of the port.

(3) By day, a drum with a ball below, or by night, three red lights in a vertical line indicate that a cyclonic storm of great intensity will probably cross the coast over or near to the port.

Remarks. Copies of all weather telegrams received from Simla may be seen at the Port Office and Residency Office Notice Boards.

Note. "Storm signal station" has been placed on the charts against Ras Mairbut. (Notice No. 246 of 1914, dated 10th February.)

Charts affected. No. 3660, Aden harbour. No. 7, Aden harbour and approaches. Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot 1908, page 408.

No. 253. Eastern Archipelago—Java, North Coast. Cheribon approach.—Correction to chart No. 1653. Former Notice. No. 896 of 1912. Position. Losari point, lat. 6° 47' S., long. 108° 51¼' E. Correction. On certain copies of the undermentioned chart, the buoy situated at a distance of 2¼ miles, 294° (N. 67° W. Mag.), from Losari point, is shown as an unlighted black can buoy; it is a light-buoy exhibiting an occulting white light, and the chart should be altered accordingly. (Notice No. 253 of 1914, dated 12th February.) Chart affected. No. 1653, Island of Java, western portion.

No. 275. Japan, Inland Sea—Kobe Approach. Wada misaki.—Alteration in character of light. Position. Lat. 34° 39' N., long. 135° 11' E. Abridged description of now light. Lt. Occ., ec. 5 sec., 52 ft., vis. 12 m. Details. The fixed red light has been replaced by an occulting white light every five seconds, showing thus:
 Light, eelipse.
 3 secs. 2 secs.

Remarks. The new light has a power of 2,000 candles; the remaining details are unaltered. Note. The lighthouse has been painted red. (Notice No. 275 of 1914, dated 14th February.)

Charts affected. No. 2265, Kobe and Hyogo bays. No. 16, Kobe and Osaka. No. 3566, Izumi nada and Harina nuda. No. 2875, Naikai (Inland sea). No. 2347, Nipou, Kiusin, Shikoku, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1994. Japan, Korea, &c., 1904, page 422.

island 18./2. — Kamma, Loffler, ank. Toulon 18./2. — Betty, Lagesen, ank. Tyne Dock 16./2.

Orion. Flindt, Hansen, pass. Las Palmas 21./2. for Bremen. — Fyen, Nielsen, ank. Leith 24./2.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Hull 23./2. — Anna Mærsk ank. Libau 19./2. — Chassie Mærsk ank. Blyth 13./2. — Eleonora Mærsk ank. Blyth 16./2. — Hulda Mærsk ank. Blyth 21./2. — Laura Mærsk pass. Sagres 20./2. — Lexa Mærsk pass. Kjøbenhavn 20./2. — Peter Mærsk afg. Rotterdam 21./2. — Sally Mærsk ank. Rotterdam 31./1.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Buntisland 19./2. — Gulfaxe, Faber, ank. Rotterdam 23./2. — Skinfaxe, Hemmingson, ank. Rotterdam 23./2. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Buntisland 22./2.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4./1. — London, Larsen, afg. Algier 19./2. til Tyne Dock. — Paris, Andersen, ank. Aalborg 17./2. — Bryssel, Kans, afg. Newport 19./2. til Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 3./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Cap Lopez 12./2. til Bordeaux. — Roma, v. Thun, ank. Madeira 16./2.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejeff afg. Liverpool 19./2.

Dania. Ely, Nielson, ank. Gambia 14./2. — Nolly, Clausen, ank. Ibiza 14./2. — Fanny, Eriksen, ank. Trapani 19./2. — Alexy, Sørensen, ank. Marseille 19./2. — Dagny, Clausen, afg. Glasgow 14./2. til Løghorn. — Mary, Duhn, afg. Ghent 18./2. til Brest.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja ank. Rødby Havn 19./2.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Ghent 20./2. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Rostock 21./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Althae, Petersen, ank. Ystad 18./2. — Willemoes, Eriksen, ank. Flensborg 17./2. — Delos, Andersen, ank. Kragerø 17./2. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Aarhus 18./2. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Kalmar 18./2. — Falken, Rasmussen, ank. Genua 18./2. — H. C. Jønsen, Larsen, ank. Kjørteminde 18./2. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Genua 19./2. — Najaden, Rasmussen, ank. Drøbak 20./2. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Kristiania 20./2. — Adolf, Jensen, ank. Libau 20./2. — Fanny, Hansen, ank. Skiens Fjord 21./2. — Cathrine, Nielsen, ank. Fuuborg 23./2. — Gnlathæ, Jensen, ank. Bøness 23./2. — Doris, Købke, ank. Kristiania 23./2. — Mario, Nielsen, ank. Kristiania 24./2.

Æro. Kathinka, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 16./2. — Hydra, Christensen, ank. Bøness 16./2. — Albortha, Kromann, afg. Fowey 17./2. til Kirkaldy. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Methil 17./2. — Heimdal, Staugaard, ank. Barrow 18./2. — Anna, Petersen, ank. Odense Gab 18./2. — Kristine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 18./2. — Amor, Hansen, afg. Kjøbenhavn 18./2. til Horsens. — Noa, Weber, afg. Kjøbenhavn 17./2. til Vejle. — Juliane, Petersen, er ank. Radkjøbing. — Freden, Christensen, ank. Grimsby 19./2. — Merkur, Christensen, ank. Leith 20./2. — Neptun, Skals, ank. Warnmünde 20./2. — Alfa, Madsen, afg. Hamburg 21./2. til Marstal. — Norden, Rasmussen, er afg. Fowey til Leith. — Æro, Christensen, ank. Setubal 21./2. — Caroline Kock pass. Dungeness 20./2. — Norden pass. Dover 20./2. østg. — Thyra afg. Dawns 19./2. — Dannebrog afg. Dawns 19./2. — Caroline, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 21./2. — Tvorøyri, Friis, ank. Leith 23./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. Februar 1914. — Højesteretsdomme. — Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyns Kreds. — Skipper H. R. Bonne-sen. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfartere. — Skibsefterretninger.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
 fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Ga-ranteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
 Faas hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr 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.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3½ Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jernbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velfbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af hervedværende 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 Fartejer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	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.	Skibeafgift 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. Slangefgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr Slangefgift 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 Træskibisbygger samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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.	Skibeafgift 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 Lodtakster af 1903; Kulyldere 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 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. Helsingør 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 Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhale-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 Kølbalingssplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gaasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver 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. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der indføres efter 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 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 Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværket indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodetvang. For Lodspengene se de ny Løstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølbalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	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 Kølbalingsspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbannen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østerøen som til Storebølt. 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, 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 uforden.	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. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkahøjde 6 $\frac{1}{2}$ 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Næse.	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 - 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.	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, 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.
Nykjøbing Falster.	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.	Pr. Reg.-Ton: 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.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Kølhalsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling, Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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, Kølhalsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præste.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugaerdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugaering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugaering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Seen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. 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 Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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. Bugaering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørget af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, 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.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 12 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskab tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
- 4) Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtag af Regnskabet udleveres fra den 24. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15. imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

København, den 18. Februar 1914.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 1 1/2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
- 4) Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtag af Regnskabet udleveres fra den 24. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15. imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

København, den 18. Februar 1914.

BESTYRELSEN.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 4. Marts Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
- 4) Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtag af Regnskabet udleveres fra den 24. ds. Kl. 10—2 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15. imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

København, den 18. Februar 1914.

BESTYRELSEN.

Skibsbygmester søges.

Til Ærøskjøbing Havn, hvor der i Løbet af Sommeren vil blive bygget en ny Ophalingsbedding, søges en Skibsbygmester.

En god Skibsbyggerplads ligger umiddelbart op til Ophalingsbeddingen.

Ansøgninger indsendes til Ærøskjøbing Havneudvalg. Borgmesterkontoret i Ærøskjøbing, 21. Febr. 1914.

IVER KRABBE.

BEFRAGTER.

En i Befragtningsbranchen vel uddannet Mand kan faa en vellønnet Plads i en Skibsmæglerforretning i Provinzen. Billet, mrkt. „BEFRAGTER“, kan indlægges paa dette Blads Kontor indtil Udgangen af Februar Maaned d. A.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de hertzende Dampskibsselskaber og Sintsbanedriftens
Safartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Nora 2393.

Randers Rebslaaeri

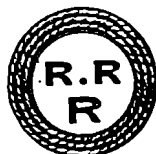
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 10de Marts 1914 Kl. 3 i Hotel »Phonix«, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Kommitterede og Revisorer.

Mod Forevisning af Aktier eller Opgivelse af Numre paa Aktier, der er noteret paa Navn, erholdes Adgangskort og Regnskab paa Selskabets Kontor. Herluf Trollesgade 21, i Dagene fra den 28de Februar til den 6te Marts mellem 10 og 1, samt Stemmesedler for de ifølge Lovene paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 23de Februar 1914.

Bestyrelsen.

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1893; 117' 5" x 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 A k med Isforstærkning. Lasterum 70 ts. dv. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob, Survey 6/1913. Pris 3100 £.

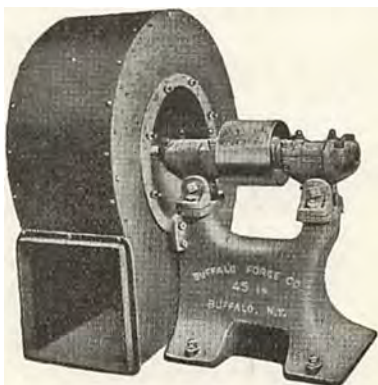
JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra **Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.**

BLÆSERE OG EXHAUSTORER

for alle Arter af
Lufttransportanlæg,
Røgfri Esser,
Spaansugning,
Luftopvarmning, Ventilation,
Kunstig Træk
etc.



Leveret til:

De danske Statsbaner,
A/S Burmeister & Wain's
Maskin- & Skibsbyggeri,
A/S Helsingørs Jernskibs-
& Maskinbyggeri,
F. L. Smidth & Co.,
Kjøbenhavns Sporveje,
Det kgl. Orlogsværft,
A/S Scandia, Randers,
etc.

Forlang Specialtilbud og Referencer.

Telefon
7885.

V. LÖWENER,

Telefon
7885.

Kontorer og Lagere:

Kjøbenhavn: Vesterbrogade 9B. Stockholm: Vasagatan 14. Christiania: Kirkegaden 20. Moskou: Mjassnitzkaja 32.

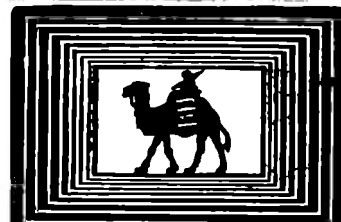


Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag
Remington,
eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.



Forlang altid
Otto Mønsted's
OMA
Plant Margarine

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

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 Ud-
betalinger besørages.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristianstadgade 12.

Kongelige Søassurance.

124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

COPENHAGEN

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 256 og 10756.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-
tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal.
Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftheholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen
af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-
apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensens, 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.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen), Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telefon. 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,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastlagerplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnakällavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantierar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilager. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

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 Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarilager.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^{A/S}

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

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

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. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigviede Klæddalger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer 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.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrop (Amager).

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havueingeniørens
Kontor.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

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, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. Kjøbenhavn K.

Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817
6818

Frøericiagade 13 — Kjøbenhavn.

Eksportlager
i Frihavnen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KATDYHR“.
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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreæklvpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur**

Odense,
Danmark.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

„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 Bredue 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. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

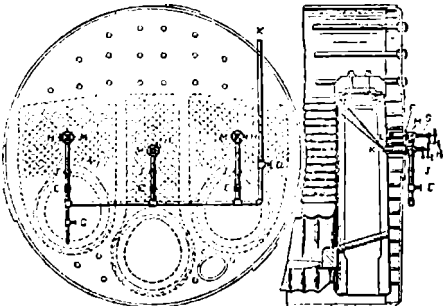
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Marts 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fem Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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



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



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve Telefon
5601
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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningsduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

Cornelius Knudsen's
Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltydbemaaler.
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, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

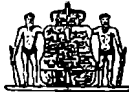
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. Skibshypotekbanken af Rotterdam.

RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Koh. K Tel. 3662.

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

Telegramadresse
C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

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 Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plade 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 477. Nattefon 427. — Post Box 14

H. STEENSENS

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamplogværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt III Fogel beboende
Roel og billig Befjening garanteres.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer
tilsalg Vestergade 27.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Til. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

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.

„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 Blankensløvers Eftf.,
Hr. William Joosen, Toldbodvej.

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

2/S- Passagerbaad tilsalg.

Plads til over 200 Passagerer, Staal, bygget 1893; 117' 5"
× 20' 7". Klasse Germ. Lloyd 100 A K med Isforstærk-
ning. Lasterum 70 ts. dv. Ny Kedel 1909. Fart 10 knob,
Survey 6/1918. Pris 3100 £.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er fær-
digmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som
helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe
Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-
tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal.
Vore Patent **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Rædighed for Brugen
af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-
apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indhent Tilbud.

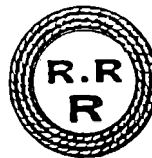
Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manila og Cocos
alle Dimensioner.



Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibsbygmester søges.

Til Ærøskjøbing Havn, hvor der i Løbet af Som-
meren vil blive bygget en ny Ophalingsbedding, søges
en Skibsbygmester.

En god Skibsbyggerplads ligger umiddelbart op til
Ophalingsbeddingen.

Ansøgninger indsendes til Ærøskjøbing Havneudvalg.
Borgmesterkontoret i Ærøskjøbing, 21. Febr. 1914.

IVER KRABBE.

Kjøbenhavn, den 5. Marts 1914.

Dampskibet »Eklipika«'s Undergang. Dampskibsselskabet Urania meddeler den 26. f. M.: I Følge Telegrammer fra Bremen og Lissabon er de fra »Eklipika« reddede af Damperen »Wildenfels« bleven landsat i Lissabon den 25. Februar. Den danske Konsul tager sig af de Skibbrudne, og der gøres Forsøg paa at sende dem hjem via Hamburg med Damperen »Tijuca«.

Navnene paa de Reddede af Skibets Besætning er:

Anden Maskinmester S. Chr. Pedersen, født i Helsingør.

Matros J. J. Jørgensen, født i Norhaa. Matros S. E. Olsborg, født i Kjøbenhavn. Matros J. Sandberg, født i Rusland. Letmatros A. K. Pedersen, født i Kjøbenhavn. Letmatros S. Chr. N. Sonne, født i Rønne. Fyrbøder O. V. Møller, født i Svenstrup. Fyrbøder K. O. E. Håkønsen, født i Sverig. Fyrbøder G. A. Frandsen, født i Helsingør. Messedreng K. P. A. Wichmann, født i Kjøbenhavn.

Desuden er reddet Premierløjtnant Lesser, der fulgte med Skibet som Passager.

Resten af Besætningen er omkommen ved Skibets Undergang. Navnene paa de Omkomne er: Kaptajn H. Hemmingsen. Første Styrmand J. H. Møller, født paa Romø. Anden Styrmand C. T. Albertsen, født i Ærøskjøbing. Første Maskinmester F. F. Sjøberg, født i Rønne. Maskinassistent V. L. K. Christensen, født i Kjøbenhavn. Restauratør M. L. Nielsen Ørloft, født i Vesterø, Læsø. Kok C. M. E. Christensen, født i Helsingør. Matros N. P. Klausen, født i Lerbæk. Fyrbøder F. J. Sæfblom, født i Sverig. Fyrbøder E. C. P. Nielsen, født i Aalborg.

Det danske Generalkonsulat i Lissabon telegraferer den 27. Februar til Dampskibsselskabet Urania: »Eklipika« sank under stærk Storm, efter at Ladningen havde forskubbet sig noget. De svære Søer slog Forlugen ind, hvorved Forskibet vandfyldtes.

Damperen »Wildenfels« traf »Eklipika« den 23. Februar Kl. 10 Formiddag paa 46° 49' N. Br. og 6° 32' V. Lgd. »Eklipika« var da ved at synke og gik kort Tid efter under med hele Besætningen. Trods alle Anstrængelser fra Kaptajnen og Besætningen paa »Wildenfels« lykkedes det kun at redde en Del af Besætningen. Ogsaa Kaptajn Hemmingsen fik man taget om Bord, men han afgik tre Timer efter ved Døden og blev sænket i Havet.

Det bekendte Skibbygger- og Motorfabrikantfirma John I. Thornycroft & Co. i Southampton og Basingstoke har gennem sin herværende Salgsrepræsentant, Hr. Richard W. Petersen udsendt en smuk, illustreret Katalog over Thornycroft Baad-Motorer, affattet paa Dansk. I denne gives der Beskrivelse og Afbildninger af en Række Motorer og Motor-Fartøjer og Baade, som er leveret af Firmaet, samt af Thornycrofts Baadskruer. Det er jo en velkendt Sag, at mange af de af dette Firma byggede Fartøjer har opnaaet en meget betydelig Farl, saaledes løber den engelske Torpedojager »Nubion« 33 Knob. og Motorbaaden »Carina« har ved et internationalt Løb i Stockholm gjort en Gennemsnitsfart af 36 Knob. Der anføres i Katalogen forskellige anbefalinger for Thornycrofts Baade, Skruer og Motorer, saaledes bl. a. fra Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, der benytter flere af disse Motorer til Pumpebrug, fra Belfast Havnevesen og fra »Menam Motor Boat Co.« i Bangkok, der især benytter Motorerne til Færgetjeneste. Alle Thornycrofts Marine-Motorer er bygget efter »Lloyd«s og »Board of Trade«s Fordringer, og kan mod en ringe Merpris leveres med Original-Certifikat fra disse Institutioner.

Der bygges ialt 11 Standard-Modeller af Motorerne, som alle er konstrueret efter firetakts Principet. Nogle

af dem arbejder kun med Benzin, andre tillige med Petroleum. Men fælles er for alle Modeller, at de benytter højspændt Magnettænding, af Motoren dreven Kølevandspumpe og, med en enkelt Undtagelse, tillige maskindrevne Oljepumpe.

Det forenede Dampskibsselskab. Paa et den 3. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, efter at der er afskrevet 3,941,824 Kr. og til Reservefonden henlagt 1,500,000 Kr. at udbetale 8 pCt. Udbytte for 1913 samt at overføre til næste Aar 281,122 Kr.

Dampskibsselskabet Heimdal. Paa et den 28. f. M. afholdt Bestyrelsesmøde blev vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte af 12 pCt. for 1913, samt at henlægge 75,000 Kr. til Udbytte-Reguleringsfondet.

Fællesrepræsentationen meddeler angaaende Kystfarten paa Kanada, at Formodningen — som fremsat i Dansk Søfartstidende Nr. 8 for 19. f. M. — om at Forlængelsen til 31. December d. A. af Tilladelsen til at foretage Kystfart mellem Nova Scotia og Provinsen Quebec ogsaa galdt for danske Skibe, har vist sig ikke at holde Stik; men der er straks fra Autoriteternes Side gjort Skridt til at søge dette opnaaet.

Druknet Styrmand. Kallundborg, 25. Februar. Efter hertil indløbet Meddelelse er Styrmand Carl Mørch af Kallundborg, der var forhyret med en norsk Bark, den 12. Februar om Natten blevet slaet over Bord og druknet, da Skibet befandt sig i Nærheden af Azorerne. Den Forulykkede, der var 22 Aar gammel, var Son af Bankbogholder Mørch, Landmandsbanken i Kallundborg.

(Ritz. Bur.)

Dødsfald. Kaptajn Hans S. Pedersen er den 26. f. M. afgaaet ved Døden i Sønderho paa Fano. Afdøde, der blev 64 Aar, hørte til de Sejlskibsførere, som i de gode Fragtperioder i Halvfjerdserne fik en Skonnertbrig at føre, hvormed han i en Aarrække sejlede paa Nordsøen og Middelhavet. Da Jernsejlskibstiden kom, købte han en 3/m. Skonnert, som han mest sejlede paa Rio Grande med; han var en dygtig og driftig Mand, der har været betroet flere Tillidshverv.

P. K. P.

Odense, 3. Marts. Fhv. Ejer af og Forstander for Fano Navigationsskole Drewsen, er i Nat død i Gelsted, c. 78 Aar gammel. Den Afdøde var Ridder af Dannebrog.

(Ritz. Bur.)

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 26. Februar. Aktieselskabet Den norske Amerikalinie har i sit første halve Driftsaar haft 504,000 Kr. i Overskud. Selskabets Repræsentant har enstemmigt bemyndiget Direktionen til at anskaffe et tredje passende Skib, naar den finder Tidspunktet hejligt. Ved Anskaffelsen af et tredje Skib vil Ruten blive 14-daglig. Samtidig har man besluttet at udvide Aktiekapitalen ved ny Tegning fra godt 6 Mill. indtil 10 Mill. Kr.

Kjøbenhavn Havnebestyrelse har i et lukket Møde den 27. f. M. indstillet Havnebygmester H. C. V. Møller til Embedet som Havnedirektør, hvorefter Ministeriet for offentlige Arbejder den 28. s. M. har udnævnt Hr. Møller til Havnedirektør i Kjøbenhavn.

Konsulatvæsnet. Den 12. f. M. er ulønnet dansk Konsul i Sydney L. W. Marcker efter Ansøgning blevet afskediget i Naade og samtidig udnævnt til Ridder af Dannebrog.

(Ritz. Bur.)

Det islandske Dampskibsselskab, der med en Kapital paa 1.200.000 Kr. er startet paa Island, har i Følge »Polit.« den 2. ds. paa Københavns Flydedok og Skibsværft bestilt to ny Dampskibe til Ruten København—Island. Skibene skal være færdige henholdsvis 1. Januar og 1. April 1915.

Søulykke. Hamburg, 2. Marts. Den norske firemastede Bark »Tasman« er kæntrret i Vesterhavet. Fiskedamperen »Øvelgønne« har reddet 6 Mand af Besætningen og landsat dem i Altona. 13 Mand skal være druknet.

(Ritz. Bur.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Fyns Kreds.

(Sluttet.)

Forhandling.

Sekretæren Minor Rasmussen anbefalede at nedsætte det nævnte Udvalg om Strejkeklausuler.

Formanden gjorde opmærksom paa, at »Baltic and White Sea Conference« nu efter aarelangt Arbejde havde opnaaet noget for Dampskibene. Sejlskibene burde ogsaa komme med her.

Mægler Sophus Hansen, Thuro, foreslog at overlade Bestyrelsen at foretage det videre fornødne i den Sag.

Hvilket Forsamlingen tiltraadte.

Rorkommandoen.

Formanden indledte Forhandlingen om denne Sag. Dette Spørgsmaal var for Tiden aktuelt Verden over og maatte ogsaa drøftes i vort Land. I Norge havde man forsøgsvis forandret »Styrbord« og »Bagbord« til »Højre« og »Venstre«. Dette kunde vi i danske Sømandskredse formentlig ikke slutte os til. Det ogsaa paa Søfartens Omraade konservative England gaar sikkert heller ikke bort fra de gamle Kommandoord med Kontrabetydning. Men Sagen maa drøftes, efter at man i ledende Søfartskredse er inde paa at forandre Betegnelserne saaledes, at Kommandoen »Styrbord« skal betyde Styrbord med baade Rat og Ror.

Minor Rasmussen gjorde opmærksom paa, at Sagen havde været for i Fællesrepræsentationen. Det nuværende Forhold var ikke det naturlige. Enhver Sømand vil erindre sig, at man som ung altid havde den uvilkaarlige Tanke, at Skibet skulde dreje Styrbord, naar Kommandoen »Styrbord« lød. Betegnelserne »Højre« og »Venstre« er der ingen Mening i, thi hvad er højre, og hvad er venstre paa et Skib. Dette gaar Englænderne sikkert heller aldrig med til, hvorimod de maaske nok vil gaa med til den direkte Betydning af Kommandoordene.

Kaptajn R. Christiansen, Thuro, fandt det rettest at holde paa det gamle her. Den Slags Forandringer medførte altid flest Ulykker, lige som Forandringer ved Fyr og Prikker.

Kaptajn Severin Andreasen mente ikke, Sømandene havde saa svært ved at lære noget nyt, men England maatte gaa i Spidsen her.

Minor Rasmussen oplyste, at Marinen overvejede at gaa over til en anden Betegnelse, og saa maa man følge med.

Kaptajn Andersen, Thuro, nævnte et Eksempel paa, hvor farligt det nuværende Virvar med flere Systemer var.

Dirigenten spurgte, hvorledes det havde sig med de gamle Kommandoer: »Op med Roret«, »luf« og »lad falde«, om de var lovlige endnu.

Mægler A. Hansen, Svendborg, fandt, at saa længe Betegnelserne ikke var forbudt ved nogen Lov, maatte de være tilladte.

Minor Rasmussen oplyste, at man i Norge brugte Betegnelserne »luf« og »lad falde«, men ikke »op« eller »ned« med Roret.

Sluttelig vedtoges enstemmigt følgende

Resolution:

»Generalforsamlingen i Fyns Kreds udtaler, at en eventuel Forandring i den nuværende danske Rorkommando bør gaa ud paa, at Kommandoordene »Styrbord« og »Bagbord« gives den direkte Betydning, altsaa bliver et Udtryk for den Vej, som Skib, Rat og Ror drejes. —

Forsamlingen udtaler endvidere, at den bestemt maa fraraade Indførelsen af »Højre« og »Venstre« som Kommandoord om Bord.«

Navigationsvæsnet.

Formanden indledede dette Punkt paa Dagsordenen med en Bemærkning om, at Ministeriet syntes at ville skærpe Kommissionens Forslag noget, hvilket maaske var en tvivlsom Fordel.

Minor Rasmussen oplyste om den Stilling, Dampskibsrederens og Sejlskibsrederens Foreninger samt Østasiatisk Kompagni indtog til dette Spørgsmaal. — Desværre var Kontorchef Krogh ikke som sædvanlig til Stede. I saa Fald kunde man maaske have faaet oplyst, hvilke Motiver Søfartsministeriet har til at skærpe Kommissionsforslaget. Der er Grund til at beklage, at Ministeriet ikke har stillet sig mere imødekommende overfor Rederne. — Taleren anførte det mærkelige i, at Styrmandsforeningen nu indtog en modsat Stilling af for 5 Aar siden.

Taleren kritiserede Forslagets enkelte Bestemmelser og anstillede en Sammenligning med Norge og Sverig paa dette Omraade. Der kan ikke være Tvivl om, at skærpede Fordringer vil formindske Tilgangen, og man ved i Ministeriet fra mange Dispensationer, at der er Knaphed paa Styrmænd. — Endelig maa nævnes den Mulighed, at nogle af Navigationsskolerne maa nedlægges, hvis disse skærpede Fordringer gennemføres.

Dirigenten takkede for de udførlige Oplysninger.

Formanden sluttede sig dertil og bad Sekretæren fortsætte sit Arbejde for at gøre disse Bestemmelser saa lidet tyngende som muligt.

Lønninger.

Det vedtoges at forhøje Kassererens Løn fra 50 til 100 Kr. aarlig og at yde Revisorerne et Honorar paa 10 Kr. hver aarligt.

Efter yderligere Oplysning af Minor Rasmussen om forskellige Forhold hævdedes den 3 Timers Generalforsamling med Leveraab for Foreningen, for Dirigenten og for Formanden.

Vejrovsigt 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 Nord-atlanterhavets Vedkommende. Den gennemsnitlige For-delung af Lufttrykket er i det væsentlige den samme; lavt Tryk, foranlediget af mange barometriske Minima, ved Island og Sydgrønland, højt Tryk og barometriske Maksima ved 25°—30° N. Brd.; blot er Forskellen mellem Gennemsnitsværdierne overalt bleven mindre, og i Over-ensstemmelse dermed har Vestenvinden paa de store Damperruter tabt en Del i Styrke og Hyppighed. Paa disse Damperruter træffer man dog væsentligst Vind-systemer med en Diameter fra c. 500—2,000 Sm., der bevæger sig fra den amerikanske til den europæiske Side. Af disse Systemer ligger de cykloniske for største Delen Nord for og de anticykloniske oftest Syd for Dam-perruten.

De laveste Lufttryk og de stærkeste Vinde forekom-mer 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 Vintermaa-nederne stærke, nordvestlige Vinde.

NØ-P a s s a t e n blæser nu ogsaa frisk paa den afri-kanske Side af Oceanet, og naar i hvert Fald i Marts her sin forholdsvis største Vindstyrke i hele Aaret. Hyppig-heden for Støvfald og disel, usigibar Luft er sammen-lignet med Februar taget meget stærkt af; kun 6 eller 7 pCl. af Støvfaldet falder paa Marts. Den ækvatoreale Pas-satgrænse har nu sin sydligste Beliggenhed i Aarets Løb. Stille-Bæltet er meget small, 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 vestafrikan-ske Tornados, som forekommer paa hele Guineakysten fra c. 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og tillige i Novem-ber), hyppigst og heftigst som Uvejrsbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er inagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa undertiden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i No-venber).

T a a g e h y p p i g h e d e n er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større geogra-fisk Udstrækning imod Syd paa c. 50° V. Lgd. Paa de internationale Damperruter kan man Øst for 45° V. Lgd. regne med omtrent 1—3 pCl., men Vest for 45° V. Lgd. og indtil den amerikanske Kyst maa man derimod mindst regne med 7 pCl., d. v. s. c. 50 Taagelimer om Maanedens Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taage næsten slet ikke.

I s. Gennemsnitsgrænsen berører i denne Maa-ned 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.

H v a d F o r h o l d e n e i A a r a n g a a r, da frem-gaar det af de indtil den 18. Februar indløbne Meldinger, at der fra Midten af Januar til Begyndelsen af Februar gentagne Gange er rapporteret store Isbjerge og Ismarker udenfor Østranden af New Foundlandsbankerne mellem 46°—49° N. Br. Dpsk. »Czar« maatte den 30 Januar paa 48° 2' N. Br. og 48° 7' V. Lgd. gøre en Omvej paa 30 Sm. for at komme klar af et Isbjerg.

En Del af de paa Kanada gaende Dampere har der-for, paa Grund af de ugunstige Isforhold, betydelig tid-ligere benyttet den sydlige af de forenede Damperruter mellem Fastnet Rock og St. Laurence; en Vej, der egent-lig først skal befaræs efter 15. Februar.

S t r ø m m e. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med en temmelig kraftig vestgaa-ende Strøm; udprægede Modstrømninger mod Øst fore-kommer dog overvejende i de store Bugter ved Costa Rica

og Columbia samt i Honduras Bugten. Ved Sydkysten 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.

Der er igen indtraadt mindre Bedringer hist og her, og vi skal i første Række nævne Sortehavet etc., som viste noget større Begær, hvilket havde til Følge, at Rederne straks satte deres Rater i Vejret. Det er glædeligt at se, at paa samme Tid er de udgaaende Kulfragter til Mittel-havet gennemgaaende højere, og der har været sluttet temmelig livligt. Endnu er at anføre, at La Plata Marke-det har maattet betale lidt højere Rater for prompte Baade, hvorimod senere Positioner ligger uforandret. Kul-fragterne ud fra Wales til River Plate er c. 1/ højere end Ugen i Forvejen. I alle de øvrige Markeder har der ikke fundet nogen Svingninger Sted, men Undertonen synes at være mere stabil end for nogle Uger siden. Østersøen ligger fremdeles meget usselt for prompt Lastning, men saavel pr. f. o. w. som senere begynder der at komme flere Laster frem, dog er Købmændenes Ideer gennemgaa-ende smaa, og der sluttedes derfor ikke meget. Kulfrag-terne til de russiske Havne har givet lidt efter siden sidst og er nu paa Basis af 4/6 à 4/9 til Libau eller Windau. Iøvrigt sluttedes der i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Ø s t e n. Ilvede fra Sydaustralien 25/ U. K. eller Kontinentet, Annullering 15. April. Option 23/ fra Vest-australien. Ris c. 21/6 Saigon/én Havn Frankrig, April, 20/ Rangoon/Hamburg, Marts. Fra Bombay til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 16/6 Dødvægtbasis, 17/ to Havne eller Dunkerque alene, 25. Februar—10. Marts.

S o r t e h a v e t e t c. Korn (større Baade) Odessa eller Novorossisk 6/9 à 7/ London eller Rotterdam, prompt. Mindre Baade Kustendje 8/6 N. C. eller »any«, 9/ Ham-burg, prompt. Azow (større Baade) 8/ Rotterdam, 3 d. mindre Byg. April. 10/6 én Havn Danmark, 10/9 to, 11/ tre Havne. Oliekager 1/6 ekstra, 5.—25. April. Donauen Fres. 9 Marseille, Fres. 9½ én Havn Vestitalien, Marts. Erts Poti 9/6 Antwerpen (7,500 med 700—700 daglig); 6/9 Nikolajeff/Rotterdam (4,700 med 2,000—2,000 daglig).

M i d d e l h a v e t. Bomuldsfrø 10/6 Aleksandria/ Nantes pr. 5.—25. Marts, c. 6/6 London eller Hull, prompt. Erts 7/6 Ergasteria/Antwerpen (3,000), 6/6 La Falaise/Barrow (4,400), 4/6 Malaga/Rotterdam (2,800), 4/6 Sa-gunto/Newport (3,800). Fosfat 7/9 Sfax/Riga, 7/ à 7/3 Sousse eller Tunis til Stettin. Fra Bilbao for Erts 4/3 à 4/4½ Glasgow (2,000—2,500), 3/9 Cardiff (3,000), 4/ Rotterdam (2,000—3,000).

N o r d a m e r i k a. Deals Campbellton 38/9 Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (1,100—1,300 Stds.), Maj, 40/ Miramichi/Belfast (1,200). Maj. Korn New York 1/6 Avonmouth. (Ladningen Byg), Marts. Kul 9/9 Baltimore/Neapel. Marts—April. 14/6 Virginia/La Plata, Marts. Tøm-mer fra Golfen 73/9 Rotterdam (1,200). Marts—April, 97/6 fire Havne Nordspanien (1,200), April. Pensacola 72/6 London (1,600), Marts, 87/6 Aarhus og Wismar (750), Marts. Paa Form »O« fra 2 Havne Golfen 32/6 Rotter-dam, 1.—15. Marts. Paa Netto Charter fra Golfen 11/ Basis én Havn Danmark, Marts, 8/6 Liverpool, Marts.

S y d a m e r i k a. Korn fra San Lorenzo Grænsen 11/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet, prompt, 13/ med Ladedage fra 23. Marts, 13/3 pr. 1.—25. April, 14/ pr. 15. Maj—20. Juni, alt med 6 d. Reduktion for direkte Havn. Buenos Aires 9/6 à 9/9 til udsøgt Havn U. K. eller Kon-tinentet, ingen Reduktion, prompt, Option Bahia Blanca 1/6 ekstra, prompt.

Østersøen. Korn fra Libau eller Windau 8 d. Rotterdam, 8½ d. London, 9 d. Hull eller Antwerpen. 9¾ d. Dunkerque. 1/1½ Rouen. 20/ à 21/ D. B. til Østkyst Kulhavn, Frcs. 26—27 Antwerpen. Fra Reval 9¾ d. Hvedebasis Rotterdam, 1/ London, Antwerpen eller Ghent. Fra Stettin noteres Mk. 4¾ pr. Ton Dødvægt for Stykgods etc. til Rotterdam. Fra Rostock eller Wismar noteres for Smaabaade Mk. 6½ Rug til Bergen eller Eshjerg. 7/ à 7/3 Havre til London, 8/3 à 8/6 Bristol Kanalen.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/6 Windau (2,500), 4/ Swinemünde, 4/6 Stettin (2,250). 4/6 Maria-gjer (1,200), 5/3 Bordeaux (3,200), 7/6 Genua (4,000). 7/4½ Neapel (2,500), 7/6 Piræus, Zea eller Syra (4,300). 7/4½ Port Said (5,700), 6/3 Oran (2,100). 6/9 Las Palmas (2,000). Humberen 4/6 Libau eller Windau (2,000), 3/1½ Hamburg (3,200). 8/9 Hafnefjord (1,100), 13/3 River Plate (5,000—5,500). Firth of Forth 4/9 Rouen (1,500), 4/6 Libau. Fra Cardiff eller Newport Frcs. 5,50 Bordeaux (2,900), 5/1½ Lissabon (2,800). 8/ Barcelona (2,900). Frcs. 8 Algier (2,600). 8,50 à 9 Marseille. 7/ Genua (3,500). 7/Neapel, 7/3 Palermo (4,200), 7/10½ Venedig eller Ancona (4,200). 7/3 Piræus, Zea eller Syra. 7/6 Konstantinopel (4,000). 7/3 Port Said (5,100). 10/9 Colombo. 6/9 Las Palmas eller Madeira (4,000), 13/3 Rio Janeiro (5,000), 14/3 River Plate (5,500).

Skrevet den 3. Marts 1914.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen Bedring fra sidste Beretning; Markedet ligger nat overalt fra farbare Havne. Tyskland og Danmark har ganske enkelte Kornlaste til England og Frankrig, men er uden Interesse. Vestsverig har ganske enkelte Trælaster, men ogsaa lave Rater. Østnorge er uforandret lavt stemt saavel for Træsøm Islaster.

Returfragter Vest fra ligger ogsaa uforandret med Mangel paa Kullaster, og til danske Havne noteres kun 6 à 6½ £ pr. Keel, men Rederne holder paa større Fordringer, idet der er nogle Clay- og Oljekagelaster fremme til bedre Rater.

Angaaende de mindre Skibe gaar Befragtingerne gennemgaaende ret trent; der stultedes for Rug baade fra Stolpmünde og Rügenwalde til 5 M. og til Limfjorden 7 M.: Danzig noterer endnu 6 M., ligesom Stralsund, Greifswalde nævner de hidtidige Rater for de forholdsvis faa resterende Ladninger; Lyspunktet er i Øjeblikket Stettin, som stadig staar fast ved 6 M. for Rug; Lübeck slutter en Del Kainit- og Raajernslaster, bl. a. til Kjøbenhavn 4 M.: de slesvigske Havne optager nogen Tonnage for Havre, men kun til 4½ M. Norge saavel som Sverig er uforandret i alle Retninger, for Stenlasters Vedkommende nærmest nat og lave Rater. Danmark er fra Provinserne meget stille, og hvad Kjøbenhavn angaar, har der i de allersidste Dage været nogen Mangel paa Skibe, der stultedes for Hvede til Falkenberg 15 Øre, Trelleborg 13 Øre, samt for Solsikketager til Neksø 16 Øre, Helsingborg, Malmø 10 Øre og Rug til Åhus 14 Øre.

Generalforsamlinger.

Det forenede Bogserselskab

holdt den 28. Februar Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Byrdal.

Forretningsførereren, Grosserer O. H. Barentzen, aflagde Beretning og Regnskab. Bruttofortjeningen havde i 1913 været ca. 1000 Kr. mindre, og Omkostningerne ved Skibenes Vedligeholdelse større, væsentligst som Følge af et Baaden »Holger« ved en Kollision overgaaet Havari. Man havde besluttet at afskrive Omkostningerne herved paa dette Aars Regnskab, idet alle øvrige Fornyelser ligesom i Fjor afholdtes af Driften. Bestyrelsen vilde foreslaa 4 pCt. i Udhytte ogsaa i det kommende Aar, da man fandt det

hensigtsmæssigst at henlægge saa meget som muligt til Reservefonden.

Fra Fællesbestyrelsen havde man modtaget Opfordring til at gaa med til Bygning af en ny Baad, og i den Anledning skulde der indvarsles til en ekstraordinær Generalforsamling; man vilde nemlig ikke tage af Reservefonden til denne Nybygning, men søge et Laan og forrente dette af Driften.

For Regnskabet, der udviste et Nettooverskud paa 14,541 Kr., gaves Decharge. Aktionærerne faar 4 pCt. og til Reservefonden henlægges 2,908 Kr. plus 1,564 Kr.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Formanden, J. F. Nielsen-Thor.

Havarier og Forlis.

Lilly, Skonnert af Ronne, kom den 22. f. M. paa Grund paa Nordmandslagen ved Hals. Skibet, der staar højt paa Grunden, er i Ballast. Mandskabet er reddet i Land af Hals Bjergelav.

Wilhelm, Sandpumper af Nakskov, er under stærk Storm strandet ved Harbølle. Bjergningsdamper assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Et nyt Diesel-Motorskib sattes den 28. f. M. i Vandet fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleoen.

Skibet er det fjerde i en Række af flere Skibe, som Rederiaktiebolaget Nordstjärnan i Stockholm har bestilt hos Aktieselskabet Burmeister & Wain til det Stockholm—La Plata Linie.

Det har en Længde af 362', Bredder 51'3", Dybde til Hoveddæk 25'6" og en Bæreevne af 6,500 Tons.

Maskineriet kommer til at bestaa af 2 Hoved-Diesel-Motorer, hver paa 1,000 ind. HK., samt 2 Hjelpe-Motorer, hver paa 200 eff. HK.

Alt Dæksmaskineri som Spil, Ankerspil og Styreapparat bliver elektrisk drevet.

Skibet døbtes »Kronprinsessan Margareta«.

Afobningen foregik smukt og overvarede af Skibets Redere: Generalkonsul Axel Johnson og Konsul Helge Johnson, den svenske Legations Medlemmer, Repræsentanter for Værftets Bestyrelse og Direktion, samt flere Indbudne.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et nyt Diesel-Motorskib til Det østasiatiske Kompagni.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsum, er i disse Dage solgt:

3/m. Skonnert »Svea« af Berguvara, 295 Reg.-Tons og 500 Tons d. w. og 175 Stdr. Bygget i Norge 1891 med Klasse A. I. L. til Skibsleder T. N. Boman, Brantevik, for Kr. 21,000. Skibets Fører skal være Kaptajn J. A. Bergqvist.

— Skonnert »Elise« af Marstal, 119 Reg.-Tons, 210 Tons d. w., bygget i Faaborg 1877, Klasse 5. G. G. 1. 1. til 1915, til Kaptajn Ernst Olsson, Jernavik, Kullåkra, for c. Kr. 9,000.

— Skonnert »Valborg« af Marstal, 114 Reg.-Tons, 200 Tons d. w., bygget i Vejle 1877, Klasse 5. G. G. 1. 1. til 1917, til Finland for Kr. 9,000.

Den 26. f. M. lob White Star-Liniens ny Kæmpedamper »Britannic« af Stabelen paa Harland & Wolffs Værft i Belfast.

»Britannic«, der med sine 50,000 Tons og 900 Fods Længde bliver Verdens største Damper, er, ligesom samme Linjes Damper »Olympic«, forsynet med dobbelt Bund i hele Skibets Længde og dobbelte Sider, der strækker sig fra Bunden op over Vandlinien og fra Forkanten af Kedelrummet til Agterkanten af Maskinrummet.

Skibet har 10 Dæk, hvoraf 7 Passagerdæk. Det kan medtage 2,500 Passagerer; Besætningen vil udgøre 950 Mand.

Redningsbaadene er anbragt saaledes, at alle Passagererne kan tage Plads i Baadene, mens disse staar paa Dækket, hvorefter Baadene ved Hjelpe af Elektricitet kan affires saa langt fra Skibssiden, at det selv i den stærkeste Søgang kun er forbundet med mindre Fare at faa Baadene i Vundet.



408. Grækenland. Skiathos E. Repi. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 142. Athen, Februar 1914.)

250 m indenfor E.-Enden af den lille Ø *Repi* er tændt et hvidt og rødt Fyr med

To-Formørkelser hver 10 s., Lys 6 s., Mørke 1 s., Lys 2 s., Mørke 1 s. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra c. 183° til 261°;
2. rødt i — 261° - 313°;
3. hvidt i — 313° - c. 20°.

Flammens Højde: 42 m. Lysevne: 23 Sm for hvidt og 14 Sm for rødt Lys. 39°

08' 00" N. 23° 32' 10" (iflg. eng. Kort Nr. 2072).

409. Tripolis (Libyen). Marsa Susa (Apollonia). Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 56/162. Genova 1914.)

Det røde, faste Fyr paa W.-Pynthen ved Indløbet til den lille Havn (*Kolton*) er

forandret til et grønt, fast Fyr og det grønne, faste Fyr paa E.-Pynthen til et rødt, fast

Fyr. *Marsa Susa*. 32° 54½' N. 21° 56' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/225. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

410. Sverrig. Bekendtgørelse om Almærkning af Vrag.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 8. Stockholm 1914.)

Al Almærkning af Vrag ved svensk Foranstaltning vil efter 1ste Maj 1914 blive

foretaget i Overensstemmelse med den mellem Danmark og Sverrig truffne Overenskomst

om Almærkning af Vrag.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/61. København 1914.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Kortia eller
Bogs Nr.

N	3615	England, River Humber. — Stallingborough haven to Thorngumbald lights.
R	2753	England, south coast. — Cowes harbour.
R	1934	England, east coast. — River Tyne entrance.
R	2745	France, north coast. — Ile de Bas and adjacent coast.
R	1711	Bay of Bengal. — Narasapur point to Bimlipatam.
R	3611	Sumatra. — Plans on the south coast of Sumatra.
R	3151	Japan, inland sea. — Ominase to Gogo shima.
R	2541	South America, east coast. — Rio de la Plata.
R	2526	South America, east coast. — Buenos Aires roads and adjacent coast.
R	1435	West Indies, Bahama. — Salt cay anchorages and Hanover sound.
R	130	West Indies. Leeward islands. — Anguilla to Puerto Rico.
R	2450	England, south coast. — Portland to Owers.
R	2602	France, north coast. — Port de Cherbourg.
R	974	Mediterranean. — Valetta harbours.
R	744	India, west coast. — Cape Ramas to Alvagudda.
R	1261	French Indo China. — Saigon river to Kam ranh bay.
R	1741	China, Canton River. — Lankit spit to Tiger island.
R	1811	China, east coast. — Kue shan islands to Nimrod sound.
R	2265	Japan. — Kobe and Hyogo bays.
R	311	Canada, Nova Scotia. — Halifax harbour.
†	1784	England, south coast. — Yarmouth.
†	940	Sumatra, south coast. — Telok Betung.
†	484	West Indies. — Sombbrero island.
†	3677	Mediterranean, Italy. — Port Savona.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika E.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Asovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement toges paa alle kgl. Postkontor. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvulde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til „Den Danske Lods“, 9de Udgave 1910. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 8 for 1914). Udleveres gratis ved Henvendelse til Søkort-Arkivet.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „Den Danske Havne-Lods“, 7de Udgave 1913. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 8 for 1914. Udleveres gratis ved Henvendelse til Søkort-Arkivet.

Maaned-Udgvaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Februar 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

359. Danmark. Bøgestrøm. Klokketønde atter udlagt.

Bøgestrøm Klokketønde er atter udlagt og Vintersømærket inddraget. 55° 08' (03") N. 12° 16' (18") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/2417. København 1913.)

360. Sverrig. Smålandskusten. Rett. til „E. f. S.“ Nr. 1/8.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 8/180. Stockholm 1914.)

Pkt. 11. I Stedet for 57° 39' 36" N. læs: 57° 49' 36" N.

361. Tyskland. Stettiner Haff. Fyrskibe udlagt.

Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Stettin er Fyrskibene *Elb und*

Bock, 53° 50' N. 14° 00' E., og *Woidzig*, 53° 47' N. 14° 18' E., atter udlagt.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/112. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 362. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak NW.** Klokketønde atter udlagt. Klokketønden *Saltholm-Flak* NW. er atter udlagt og Vintersmærket inddraget. 55° 42' (40") N. 12° 41' (48") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2470. København 1913.)
- 363. Sverrig. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Forandring af Fyr.**
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 8/184. Stockholm 1914.)
Fyret paa det N.-lige Møllehoved ved Havnen vil blive forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 1½ s., Lyn 0,4 s., Mørke 1,1 s., og ikke som tidligere anført til at vise rødt Lys med En-Formørkelse. 56° 02½' N. 12° 41½' E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 247 og 248. Danske Lods Side 271.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/25. København 1914.)
- 364. Sverrig. Sundet. Landskrona. Fyr forandret.**
(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 8/183. Stockholm 1914.)
Indsejlingsfyrene ved Landskrona er forandret som følger:
Det indre, røde, faste Fyr viser nu hvidt Lys med En-Formørkelse hver 3 s., Lys 2,5 s., Mørke 0,5 s., Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 29° til c. 123°. Linseapparat af 6te Orden. Fyret skjules enkelte Steder af Skorstene, der dog ligger forholdsvis langt fra Fyret. 55° 52' 00" N. 12° 49' 40" E.
Det ydre, grønne, faste Fyr viser nu hvidt Et-Lyn hver 1 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 56° til c. 122°. Linseapparat af 6te Orden.
Overgangen fra Lys til Mørke er ikke skarp. Fyrens Synsvide: 9 Sm.
(Kort Nr. 156, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 284.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1807. København. 1913.)
- 365. Danmark. Smaalands-Farvandet. Møen. Stege. Fyr tændes.**
I den nærmeste Fremtid tændes paa den W.-lige Havneplads ved *Stege* Haven et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra 309½° til 318½°
2. hvidt - - - 318½° - 325°
3. rødt - - - 325° - 334°
Flammens Højde: 6 m. Grønt, firkanteret Fyrhus paa Taget af det NW.-ligete Pakhus paa Havnens W.-Side. 54° 58' (57") N. 12° 17' (04") E.
(Kort Nr. 139, 157 og 257. Danske Lods Side 576. Havne-Lods Side 155. Fyr-Fort. Nr. 539 A.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 366. Danmark. Kattegat. Lille-Grund N.** Lys- og Klokketønde i Orden. Lys- og Klokketønden *Lille-Grund N.* er atter i Orden. 55° 39' (40") N. 10° 37' (50") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/320. København 1914.)
- 367. Danmark. Limfjorden. Odde-Sund. Sunddraget. Sømærke udlagt.**
Ved Flakket paa SW.-Siden af *Sunddraget*, *Thyholm S.*-ligete Odde, er der udlagt en hvid Støge med Halnvisk. Sømærket ligger i c. 4 m Vand 1,2 Sm 317° (mislv. NW. t. N. ¼ N.) fra *Toftum Fyr*, i Grænselinien mellem Fyrets hvide og røde Lysvinkel. 56° 34' (10") N. 8° 31' (40") E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods Side 472. Søm-Fort. Side 49.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/322. København 1914.)

401. Rio de la Plata. Montevideo. Afbærkning forandret.

- („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/468. Berlin 1914.)
1. Følgende Tønder er flyttet. a) Lys- og Fløjjetønden, der viser hvidt Et-Lyn, ligger nu i Indløbets Miderlinie, 2,68 Sm 182° (mislv. S. 1/8 E.) fra Fyret paa W.-Enden af den E.-lige Bølgebyrder. b) *La Sabina* (Sarina Rock) Lystønde, der viser grønt Et-Lyn, ligger nu 70 m SSE. for *La Sabina* Skær, 1 Sm 339½° (mislv. NW. t. N. 7/8 N.) fra ovennævnte Fyr.

2. Følgende Tønder er udlagt: a) S. for *Radonda* Skær en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, 1,57 Sm 329½° (mislv. NW. 7/8 N.) fra ovennævnte Fyr. b) S. for *Tanja* Skær en rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn, 1,8 Sm 343½° (mislv. N. t. W. 7/8 W.) fra samme Fyr.

Fyret paa W.-Enden af den E.-lige Bølgebyrder: 34° 54¾' S. 56° 12¾' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/181 og 10/570. København 1912.)

402. Argentina. San Blas S.-lige Indløb. Punta Segunda Barranca. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/469. Berlin 1914.)

Fyret paa *Punta Segunda Barranca* er forandret til at vise hvidt To-Lyn hver 10 s., Lyn 0,1 s., Mørke 2 s., Lyn 0,1 s., Mørke 7,8 s. Flammens Højde: 47 m. Synsvide: 18 Sm. 34 m høj, sort Taarn. Ontrent 15 m E. for Taarnet staar det røde og hvide lodret stribe Opsynshus. 40° 45' 04" S. 62° 15' 30" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1287. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

403. Frankrig. Kap Cèpet. Sømærke forandret. Oplysning om Grund.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 69/376. Paris 1914.)

Den røde Tønde, der læa ved 4,5 m Grunden 590 m 214° (mislv. SW.) fra Kap *Cèpet* Fyr er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. Dybden paa Grunden synes at tilfæge, den er nu c. 8 m, hvor der før var 4,5 m. 43° 03' 38" N. 5° 56' 22" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/2017. København 1912.)

404. Frankrig. Toulon. Underandsbåde. Forbud.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 69/377. Paris 1914.)

Naar Underandsbåde er neddykket paa *Les Vignelles* Red, er der paa *Grosse Tour* højest et rødt og gult Flag (den øverste Halvdel rød). Naar dette Signal er højest, maa man ikke gaa gennem *Petite Passe*. c. 43° 06' N. 5° 56' E.

405. Italien S.-Kyst. Taranto Bugt. Cosareo. Fyr tændt.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 58/174. Genova 1914.)

Ved Indløbet til *Cosareo* Haven er tændt 2 Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der staar 700 m 71° (mislv. E. t. N.) fra *Torre Cesarea*. Det vises fra et hvidt Fyrhus med en lodret sort Stribe. Flammens Højde: 3,5 m. Lysevne: 4,5 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 350° gennem 0° til 68°. I det indre af Havnen er Fyret synligt indtil Pejling 80°. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 800 m 341½° (mislv. NE. 9/8 N.) fra Forfyret. Hvid Fyrpæl med en sort lodret Stribe. Flammens Højde: 18 m. Lysevne: 5,5 Sm. Fyrene eller de sorte Striber, holdt overet i Pejling 341½°, leder gennem Indløbet. Forfyret: 40° 15' 30" N. 17° 54' 10" E. (iflg. *ital.* Kort Nr. 228).

406. Italien E.-Kyst. Brindisi. Kap Cavallo. Lystønde udlagt.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 57/169. Genova 1914.)

En Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt c. 1,5 Sm 41° (mislv. NE. ¼ E.) fra Kap *Cavallo*, som ligger paa c. 40° 38¾' N. 18° 01½' E.

407. Østerrig-Ungarn. Kanal von Fasana. Ranceon Punt og Cosada Banke. Sømærke forandret Topbetegnelse.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 8/150. Pola 1914.)

Tønden ved *Ranceon Punt* har som Topbetegnelse en rød Trekant over en hvid, Trekanten vender en Side mod himanden. c. 44° 54' ¼ N. 13° 47' ½ E.
Tønden ved *Cosada* Banke har som Topbetegnelse en hvid Trekant over en sort, Trekanten vender en Spids mod himanden.

393. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Kap Hatteras. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/485. Washington 1914.)

Kap Hatteras Fyr er forandret til at vise Et-Blink hver 6 s., Blink 1,4 s., Mørke 4,6 s. I øvrigt uforandret. 35° 15' 17" N. 75° 31' 16" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1026. København 1913.)

394. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Kap Lookout. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/486. Washington 1914.)

Kap Lookout Fyr er forandret til at vise hvidt Lys med To-Formørkelser hver 10 s., Lys 4,6 s., Mørke 1,7 s., Mørke 1,7 s. 34° 37' 22" N. 76° 31' 29" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1027. København 1913.)

395. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/487. Washington 1914.)

Kap Middle Ground Upper Stumpstønde 5 A. er udlagt i c. 7,3 m Vand 180 m 335° (misv. NNW.) fra Pile of Stones Spidstønde 6, 252° (misv. W. t. S. 3/8 S.) fra Bald Head Fyr og 299 1/2° (misv. NW. t. W. 1/8 W.) fra Cape Fear Fyr.

2. Brunswick Channel Upper Tønde 29 er flyttet c. 0,50 Sm i Retning 7° (misv. N. 7/8 E.) og ligger nu i 6,4 m Vand ved N.-Enden af den ny Upper Brunswick Kanal. Bald Head Fyr: 33° 52' 24" N. 77° 59' 54" W.

396. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Fort Caswell Forfyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/488. Washington 1914.)

Fort Caswell Forfyr er nu rødt i Stedet for hvidt. I øvrigt uforandret. 33° 52' 39" N. 78° 00' 03" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/2495. København 1913.)

397. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Cooper Floden. Belysning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/489. Washington 1914.)

Shopyard Creek ubevogtede, hvide, faste Fyr Nr. 5 A. er tændt ved det nygravede Indløb til Sheepyard Creek. 32° 49' 40" N. 79° 56' 05" W.

Daniels Island Shoal Fyr Nr. 10 er nedlagt.

398. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Augustäne. North River. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/492. Washington 1914.)

North River hvide, faste Fyr Nr. 17 er tændt. 29° 54' 11" N. 81° 18' 22" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

399. Mexiko. Veracruz. Pajaros Rev NE. Rev.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/467. Berlin 1914.)

Det amerikanske Krigsskib Louisiana har stødt paa et Korallrev med 6 m Vand paa SE.-Enden, der ligger 29° (misv. N. t. E. 7/8 E.) fra Fyret paa Øen Sacrificios og 104° (misv. E. 5/8 S.) fra Benito Juarez Fyr. Revet ligger c. 200 m NE. for Pajaros Rev. 19° 11' 21" N. 96° 04' 57" W.

400. Cuba S.-Kyst. Macurijo Pynt SW. Grund afmærket med Banke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 7/496. Washington 1914.)

Paa en 3,6 m Grund c. 3/4 Sm SW. for Macurijo Pynt er opført en sort Baake med rund Topbetegnelse. 20° 59' 16" N. 78° 31' 32" W.

368. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa Havretlen 3,3 m, i Gaaschohm-Løb 2,7 m, i Sælhandeholm-Løb 2,4 m, i Svaneholm-Løb 1,3 m, i Kobberø-Løb 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 2,7 m Dybde i det W.-lige Indløb til Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordøsien.

369. Norge. Nordfjord S.-lige Indløb. Skatestrøm. Grund.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/451. Berlin 1914.)

Et Skib har rørt Grunden c. 70 m N. for Skaten Fyr. Ifølge en Lods Udsagn er en Damper for nogle Aar siden sunket tværs af Skaten. Dybgaaende Skibe advares mod at benytte dette Løb, forinden Forholdene er nærmere undersøgt. Skaten Fyr: 61° 52' 25" N. 5° 13' 05" E.

370. Tyskland. Elben. Köhlbrand. Waltershof. Grund tiltaget. Fyr slukket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/455. Berlin 1914.)

Da Köhlbrand er tiltaget ud for Waltershof Fyr, er dette slukket. 53° 31' 24" N. 9° 56' 32" E.

371. Tyskland. Jade. Alte Jade. Lystønde udlægges midlertidig.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/447. Berlin 1914.)

I den sidste Halvdel af Marts 1914 udlægges til Forsøg en sort Lystønde, der viser samme Fyr som A J/I. c. 100 m 22° (misv. NE. t. N.) fra denne. c. 53° 50' 9" N. 8° 00' 1" E.

372. Tyskland. Ems. Westorems. Tønde flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 8/448. Berlin 1914.)

Paa Grund af Farvandsforandringer er følgende røde Spiritønder flyttet: 1) W G c. 250 m i NE.-lig Retning; den ligger nu i 14 m Vand paa 53° 34' 50" N. 6° 37' 02" E. 2) W H c. 300 m i NE.-lig Retning; den ligger nu i 20 m Vand paa 53° 34' 10" N. 6° 38' 48" E.

373. Holland. Zuiderzee. Harlingen. Boontjes. Lystønde forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 46/424 og 47/434. 's-Gravenhage 1914.)

Boontjes sorte Lystønde Nr. 9 er forandret til at vise rødt Lys med Formørkelser. 53° 03,5' N. 5° 20,8' E.

Boontjes sorte Lystønde Nr. 1 a er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s. 53° 06' 5" N. 5° 22' 5" E.

374. Belgien. Schelde. Lystønde forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 2/3. 's-Gravenhage 1914.)

Spidstønde Nr. 47 ved E.-Kant af Ouden Doel Banke er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s. 51° 20' 4" N. 4° 16' 1" E.

375. Belgien. Schelde. Santvliet. Fyr tændt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 47/435. 's-Gravenhage 1914.)

Et hvidt, fast Fyr er tændt c. 1650 m neden for Frederik Sukkerfabrik. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvid Fyrpæl. Holdt overet med det røde og hvide Lysfyrt N. for Frederik i Pejling 359°, leder det mellem Santvliet og Doel. 51° 20' 51" N. 4° 16' 16" E. Santvliet Bagfyr er ikke længere synligt opad Floden.

- 376. England. Thømsen. East Redсанд. Tønde ombyttet med Lystønde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 308. London 1914.)
East Redсанд Tønde er ombyttet med en sort og hvid lodret sribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys $3\frac{1}{2}$ s., Mørke $1\frac{1}{2}$ s., $51^{\circ} 29' 36''$ N. $1^{\circ} 04' 09''$ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2391. København 1913.)
- 377. England. Thømsen. Vost Buxey. Tønde ombyttes med Lystønde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 306. London 1914.)
West Buxey Tønde er ombyttet med en hvid og rød vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s., $51^{\circ} 39' 22''$ N. $1^{\circ} 00' 22''$ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2391. København 1913.)
- 378. England. Hummer. White Booth Red. Grund.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 321. London 1914.)
 En Grund med 5,1 m Vand er fundet $0,3$ Sm 120° (misv. SE. $1/8$ S.) fra *Killingholme* Lysflaade Nr. 7 og $0,87$ Sm 61° (misv. E. t. N. $1/8$ N.) fra *New Inn* (S.-Skorsten) $53^{\circ} 40\frac{1}{4}'$ N. $0^{\circ} 13' W$.
 (Kort Nr. 180.)
- 379. England. Blyth Flodens Indløb. Vrag borttaget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 301. London 1914.)
 Vraget af Trawleren *Citius*, der laa $0,7\frac{1}{2}$ Sm 96° (misv. ESE.) fra E.-Peters Hoved, er borttaget og Afmærkningen inddraget. $55^{\circ} 07' N$. $1^{\circ} 27\frac{3}{4}' W$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1073. København 1908.)
- 380. Skotland. Firth of Moray. Udlægning af Skydeskiver.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 331. London 1914.)
 I *Moray Firth* kan Skydeskiver være udlagt i Tiden fra 1ste April til 31ste Oktober 1914. Skiverne udlægges i en Firkant, hvis Side er 2 Sm lang. Firkantens Centrum ligger 10 Sm 60° (misv. E. t. N.) fra *Tarvel Ness*, som ligger paa $57^{\circ} 52' N$. $3^{\circ} 46\frac{1}{2}' W$.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 381. Frankrig. Dieppe. Belysning forandret.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 69/375. Paris 1914.)
 Paa Hovedet af den ny Mole E. for Havnen er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 3,5 Sm. Hvidt Taarn. $49^{\circ} 56' 13'' N$. $1^{\circ} 05' 02'' E$.
 Det røde, faste Fyr paa det lille Molehoved S. for Bølgebryderen er ombyttet med to røde, faste Fyr, det ene $3\frac{1}{2}$ m lodret over det andet. Disse Fyr er formørket fra Kysten W. for Havnen til Pejling $150\frac{1}{2}^{\circ}$ over Forhøjelsesarbejdet ved W.-Molen.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2597. København 1910.)
- 382. England. Royal Sovereign Fyrskib E. Vrag uskadeliggjort.**
 („Bericht an Zeeverwanden“ Nr. 46/425. 1-s-Gravenhage 1914.)
 Vraget af Skonnerten *Gordon*, der var sunket $7\frac{1}{4}$ Sm 177° (misv. S. t. W.) fra *Baldstone* Mølle ved *Hastings*, er uskadeliggjort, og Afmærkningen inddraget. $56^{\circ} 46' 00'' N$. $0^{\circ} 34' 12'' E$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/241. København 1914.)
- 383. Skotland. Udlægning af Skydeskiver.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 331. London 1914.)
 I Tiden fra 1ste April til 31ste Oktober 1914 kan Skydeskiver være udlagt paa efternevnte Steder. Skiverne udlægges i en Firkant, hvis Side er 2 Sm lang.

1. *Firth of Clyde*. Firkantens Centrum ligger $7\frac{1}{2}$ Sm 296° (misv. NW.) fra *Ailsa Craig* Fyr, der ligger paa $55^{\circ} 15\frac{1}{4}' N$. $5^{\circ} 06\frac{1}{4}' W$.
 2. *Colonsay*. Firkantens Centrum ligger 7 Sm 94° (misv. ESE.) fra *Dubh Arach* Fyr, der ligger paa $56^{\circ} 08' N$. $6^{\circ} 38' W$.

- 384. Irland E.-Kyst. Lough Strangford. Indløb. Vrag.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 335. London 1914.)
 Fartøjet *Lough Long* med Mast staaende er sunket 45 m SW. for *Bar Pladdy* Tønde. Vraget ligger omtrent i Ledelinien gennem *East Channel*. $54^{\circ} 19\frac{1}{4}' N$. $5^{\circ} 30\frac{1}{2}' W$.
- 385. Irland NE.-Kyst. Bollast. Fyr nedlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 300. London 1914.)
 De to grønne, faste Fyr paa S.-Enden af *East Twin Island* er nedlagt. $54^{\circ} 37\frac{1}{4}' N$. $5^{\circ} 53\frac{3}{4}' W$.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 386. Spanien W.-Kyst. Arosa Bugt. Villajuan. Fyr tændt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 64/349. Paris 1914.)
 Paa Yderenden af *Villajuan* Mole er tændt et rødt, fast Fyr. c. $42^{\circ} 35' N$. $8^{\circ} 46' W$.
- 387. Portugal. Leixões. Forandring af Belysning opsat.**
 („Avisos aos Navegantes“ Nr. 4/5. Lissabon 1914.)
 Forandringen af Belysningen ved *Leixões* Havn, der skulde have været iværksat den 22de Februar d. A., er udsat indtil videre. $41^{\circ} 10\frac{3}{4}' N$. $8^{\circ} 42\frac{1}{2}' W$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/212. København 1914.)
- 388. Portugal. Armona. Fyr tændt.**
 („Avisos aos Navegantes“ Nr. 3/4. Lissabon 1914.)
 For at lede over Barren ud for *Armona* er der tændt 2 hvide Fiskefyr, 100 m fra hinanden. Fyrene staaer ved Kysten i Sm ENE. for *Armona* Bro. Synsvide: 2 Sm. Fortyret: $37^{\circ} 01' 36'' N$. $7^{\circ} 47' 10'' W$.
- 389. Portugal. Guadiana. Sømærker forandret.**
 („Avisos aos Navegantes“ Nr. 2/3. Lissabon 1914.)
 Tønderne ved Løbet over Barren ved *Guadiana* Floden er sorte om Skyrbord og røde om Bagbord for Indgaende. c. $37^{\circ} 10' N$. $7^{\circ} 24' W$.
- 390. Afrika. Elfenbenskysten. Rocktown Bercebi Ankerplads. Hindring rapporteret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 319. London 1914.)
 En Hindring er rapporteret c. $0,1$ Sm SW. for *Devil Rock*, der ligger paa $4^{\circ} 37\frac{3}{4}' N$. $6^{\circ} 55\frac{3}{4}' W$.
- 391. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Inlet SE. Grund.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 7/480. Washington 1914.)
 Paa 16 m (9 Fv.) Grunden, der ligger $10\frac{1}{4}$ Sm 123° (misv. SE. $1/8$ E.) fra *Barnegat* Lys-, Flojte- og Undervandsklokketønde, er der fundet $7,3$ m Vand. c. $39^{\circ} 40' N$. $73^{\circ} 50' W$.
- 392. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal SW. Vragets Bølggenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 7/482. Washington 1914.)
 Vraget af Damperen *Monroe* ligger paa $37^{\circ} 37' 30'' N$. $75^{\circ} 14' 00'' W$. Vraget vil antageligt blive afmærket med en Lys- og Flojtetønde, indtil det kan blive borttaget.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/345. København 1914.)

83

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S. og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 286. China Sea—Berhala Strait. Muchi island—Further details of light. Former Notice. No. 86 of 1914. Position. On southern end of Muchi island. Lat. 0° 32' 15" S., long. 104° 01' 50" E., on chart No. 1789. Abridged description. Lt. Fl., ev. 3 sec., 220 ft., vis. 20 m. Details: Character. A flashing white light every three seconds, showing thus: Flash, 1 sec. eclipse, 2 secs.

Elevation. 220 feet. Visibility. 20 miles, except from 192° (S. 11° W. Mag.), through west, to 284° (N. 77° W. Mag.), where it is obscured. Structure. White framework tower, 69 feet in height. Variation. 1° E. (Notice No. 286 of 1914, dated 17th February.)

Charts affected. No. 1789, Channels between Sumatra, Linga and Singkep. No. 2757, Banka strait to Singapore. No. 941 a, Eastern archipelago, western portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 119 (No. 997 a). China Sea Directory, Vol. 1., 1906, page 638.

No. 304. China, East Coast—Yang Tse Kiang Entrance. Wusung river approach—Quarantine lower lightnoy established. Position. At a distance of 6 3/4 cables, 118° (S. 59° E. Mag.), from the former position of Quarantine lower unlighted buoy which has been withdrawn, and 2 miles 6 1/10 cables, 71° (N. 74° E. Mag.), from Wusung lighthouse. Lat. 31° 24' 10" N., long. 121° 32' 54" E., on chart No. 3585. Description. A light-buoy painted red, and exhibiting an occulting white light every eight seconds, thus: Light, 4 secs. eclipse, 4 secs.

Remarks. The shoal to the northward of Quarantine anchorage has shifted to the south-eastward, and the light-buoy now marks the lower limit of the anchorage. Variation. 3° W. (Notice No. 304 of 1914, dated 21st February.)

Charts affected. No. 1601, Wusung river. No. 3585, Approaches to the Wusung river. No. 1602, Approaches to Yang tse Kiang. No. 2809, Shanghai to Nanking. No. 1199, Kuc shan islands to the Yang tse Kiang. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 379, 380.

No. 311. China Sea—Banka, North-East Coast. Goat reef—Light extinguished. Former Notice. No. 1858 of 1913. Position. Lat. 2° 12' S., long. 106° 29 1/4' E. Character. An occulting red light. Remarks. The beacon from which this light was exhibited has been destroyed. Not. "Destroyed 1914" has been placed against this light on the charts. (Notice No. 311 of 1914, dated 21st February.)

Charts affected. No. 2137, Gaspar strait. No. 2597, Banka strait. No. 2149, Banka and Gaspar straits. No. 941 a, Eastern archipelago, western portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 982. China Sea Directory, Vol. 1., 1906, page 530; Revised Supplement, 1913.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, I. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paateger sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Marts 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116—	114 1/2	114 3/4
Danmark	87 1/2	—	87 3/4
Norden	92 3/4	—93	93 3/4
Gorm	—	—	—
Carl	103—	103	103 1/2
Dannebrog	126 1/4	—3/4	126 3/4
Skjold	84	—	84 1/4
Urania	20 3/4	—	21
Neptun	113 1/2	—3/4	114
Dampsk. af 1896	114 1/2	—116	115
Hejmdal	118 1/2	—	118 3/4
Østasiatiske	139 1/4	—138 3/4	139
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	108 1/2	—3/4	109
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	74 1/4	—1/2	74 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	88 1/2	85
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	89 3/4	84 1/4
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.	—	88 1/2	90 1/2
4% — — 2. Serie.	—	93	95
4% — — 1.	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2% Østlitt. Kreditf.	—	88 1/4	90 1/4
4% — —	—	91 1/2	93 1/2
3 1/2% Landkreditk.	—	85	87
4% Østlitt. Kreditf.	—	91 1/4	91 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	145 1/4	145 1/2
Privatbank	—	111 1/4	111 3/4
Landmandsbank	—	143	143 1/2
Handelsbank	146 1/4	146	146 1/2
Grundejerbank	6 3/4	—1/2	6 1/2
Burm. & Wain	88 1/2	—88	88
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	229 3/4	—3/4	229 1/2
Bryggeri Aktier	247 3/4	—248	247 1/4

Vækselkurser d. 4. Marts 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.18	18.14
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.75	—

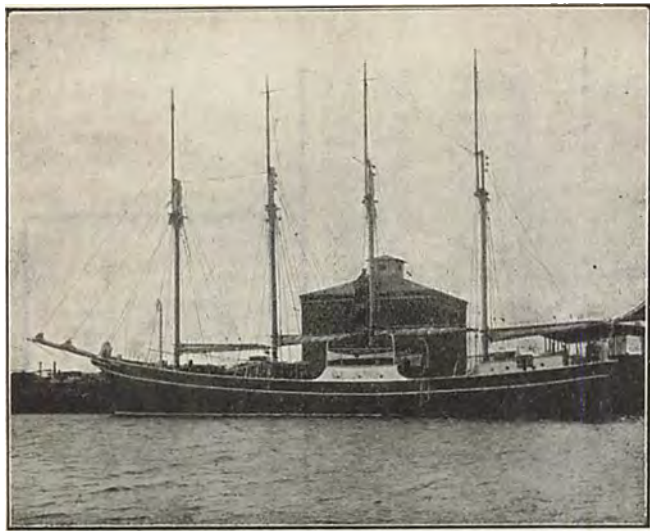
Notering paa Berlins Børs d. 3. Marts 1914.

Russiske Noter	215.70
4% Russiske Consols	88.00
3 1/2% — Boden Kredit	83.60
5% Mexikanske 1899	81.00
5% Rumænske Stats	100.30
4% — — 1890	94.00

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

Forenede Dampsk. 68,000, „Danmark“ 48,000, „Norden“ 52,000, „Carl“ 32,000, „Dannebrog“ 224,000, „Skjold“ 84,000, „Urania“ 28,000, „Dampskib. af 1896“ 116,000, „Hejmdal“ 196,000, „Gorm“ 80,000, „Neptun“ 76,000, „Dansk-russisk“ 684,000, „Østasiatisk“ 386,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.



M/S „MORTEN JENSEN“,
Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med
160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa For-
langende i Størrelser fra 5—500 HK.

Skibsefterretninger.
Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 27./2. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 2./3. — Bratningsborg afg. Livorno 24./2. — Berglum ank. Kjøbenhavn 25./2. — Dansborg ank. Huelva 12./2. — Elsborg afg. Castellon 28./2. — Esrom afg. Barry 4./2. — Flynderborg ank. Stettin 24./2. — Frederiksborg ank. Stax 1./3. — Guldborg ank. Garston 25./2. — Gurre ank. Tyno 24./2. — Hummershus afg. Porto Ferrario 28./2. — Harrildsborg ank. Windau 26./2. — Hundborg ank. Stettin 26./2. — Jelling pass. Lizzard 1./3. — Jømsborg ank. Syracuse 19./2. — Jungshoved ank. Raagoon 2./3. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 28./2. — Kallundborg ank. Huelva 11./2. — Kalo afg. Cardiff 23./2. — Klampenborg afg. Rufisque 18./2. — Kronborg pass. Las Palmas 15./2. — Lejre pass. Barbados 17./2. — Marselisborg afg. Ghent 1./3. — Næsborg ank. Sunderland 26./2. — Randelsborg afg. Swansea 25./2. — Silkeborg pass. Finisterre 1./3. — Skanderborg pass. Gibraltar 26./2. — Skodsborg afg. Torre 28./2. — Spigerborg afg. Lissabon 27./2. — Stegelborg ank. Stettin 26./2. — Stjerneborg afg. Savona 27./2. — Søborg ank. Castro Urdiales 26./2. — Taarnborg ank. Windau 24./2. — Ulfborg pass. Gibraltar 25./2. — Uranienborg ank. Penarth 24./2. — Vordingborg ank. Pillan 1./3. — Ørkild ank. Huelva 25./2.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, ank. Reykjavik 2./3. — Nordsoen, Lond, ank. Rochefort 2./3. — Nexos, Basse, ank. Kjøbenhavn 25./2. — Ellen, Toft, ank. Iviza 26./2. — Fylla, Winslow, afg. Hamburg 2./3. til Birkenhead. — Gerda, Iversen, pass. Gibraltar 26./2. for Hamburg. — Hebe, Gregersen, ank. Birkenhead 1./3. — Inger, Skou, ank. Carthagera 28./2. — Johanne, Mikkelsen, ank. Swansea 27./2. — Karla, Nielsen, pass. Helsingør 2./3. for Bristol. — Laura, Thøgersen, afg. Aalborg 3./3. til Aarhus. — Marie, Nielsen, pass. St. Catherina 3./3. for Nantes. — Nora, Lauritzen, ank. Dunkerque 2./3. — Cito, Jepsen, pass. Cape Wrath 2./3. for Esbjerg. — Stella, Winter, afg. Swansea 27./2. til Soller. — Bodil, Jensen, ank. Nakskov 1./3. — Dagmar, Sørensen, afg. Ghent 2./3. til Nakskov. — Norma, Degn, ank. Königsberg 2./3. — Thyra, Jessen, pass. Skagen 28./2. for Liverpool. — Olga, Christensen, ank. Cardiff 28./2. — Polly, Mathiasen, afg. Middlesbro 2./3. til Vejle. — Rigmor, Thomsen, afg. Carthagera 2./3. til Hamburg. — Ulla, Hansen, afg. Newcastle 28./2. til Bandholm.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kiel 28./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Swinemünde 28./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Odense 28./2. — Russ, Petersen, afg. Methil 26./2. til Venedig. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Trapani 1./3. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9./2. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 28./2. til Pozzuoli. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Sousse 28./2. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Swansea 21./2. til

Alexandria. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Blyth 28./2. — Nøwa, Dahl, afg. Barry 28./2. til Ancona.

Det estasiatiske Kompagni. Chumpon ank. Aarhus 1./3. for hjemg. — Pangan ank. Glasgow 25./2. hjemg. — Annam auk. Penang 2./3. hjemg. — Kina auk. Kjøbenhavn 14./2. — Bintang ank. Kjøbenhavn 25./2. — Samui afg. Paramaribo 26./2. hjemg. — Tranquebar ank. Sabang 23./2. hjemg. — Indien, auk. Moji 1./3. hjemg. — Jutlandia afg. Penang 2./3. hjemg. — Arabien, afg. Port-Said 26./2. udg. — Cathay afg. Antwerpen 1./3. udg. — Siam afg. Tacoma Wash 10./2. udg. — Solandia pass. Dover 27./2. udg. — Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 21./2. udg.

A. P. Møllers Rederier. Hønborg pass. Kjøbenhavn 1./3. — Anna Mærsk pass. Hanstholm 1./3. — Chassie Mærsk ank. Windau 1./3. — Eleonora Mærsk ank. Blyth 16./2. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 2./3. — Laura Mærsk ank. Maddalena 25./2. — Lexa Mærsk ank. Immingham 28./2. — Peter Mærsk ank. Blyth 1./3. — Sally Mærsk pass. Gibraltar 2./3.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, pass. Coreubion 27./2. for Bergen. — Sara, Jensen, ank. Savona 23./2. — Helene, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 28./2. — Ragnhild, Schultz, afg. Rouen 3./3. — Valborg, Hansen, ank. Nizza 26./2. — Sjælland, Svarrer, afg. Warkworth 26./2. — Estrid, Hansen, afg. St. Servan 28./2. — Agneto, Dam, ank. Mariager 1./3. — Gunhild, Hansen, ank. Mariager 2./3. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 21./2. — Elise, Jørgensen, ank. Svendborg 2./3.

Høimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Sevilla 1./3. — Martha, Christensen, afg. Civita vecchia 2./3. — Elna Rathje, ank. Susse 27./2. — Therese, Pedersen, afg. Stax 17./2. — Harriet, Larsen, afg. Tripolis 15./2. — Dagny Therkildsen, afg. Stax 20./2. — Simone, Møller, ank. Rotterdam 1./3. — Jeanne, Olsen, afg. Oran 27./2. — Vera, Risø, ank. Antwerpen 3./3. — Daisy, Jørgensen, afg. Tynen 3./3. — Annine, Leth, afg. Burntisland 18./2. — Kamma, Løffler, afg. Toulon 27./2. — Betty, Lagesen, afg. Tyne Dock 27./2.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelva 2./3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Nantes 2./3. — Svend, Schmidt, afg. Sunderland 2./3. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 28./2.

Nordseen. Nordland, Andersen, ank. Ghent 2./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Hamburg 27./2. — Holland, Poulsen, ank. Stettin 2./3. — England, Bennetsen, ank. Frederikshavn 28./2.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport Mon 27./2. — Europa, Friis, afg. Aarhus 25./2. — Frankrig, N. Nielsen, ank. Baltimore 18./2.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Windau 27./2. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Bristol 21./2. — Nordpol, Nielsen, afg. Libau 2./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Rouen 3./3. — Alf, N. Clausen, afg. Grangemouth 2./3.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Rufisque 15./2. — Fyen, Nielsen, enk. Methil 28./2.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 4./1. — London, Larsen, afg. Algier 9./2. til Tyne. — Paris, Andersen, afg. Seaham 26./2. til Esbjerg. — Bryssel, Kaas, ank. Lissabon 26./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cap Lockout 24./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Cap Lopez 12./2. til Bordeaux. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 26./2.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Korsør 1./3. — Gulfaxe, Faber, ank. Korsør 3./3. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Kjøbenhavn 1./3. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Burntisland 28./2. til Gjedser.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Gambia 25./2. til Marseille. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 1./3. for Reykjavik. — Fanny, Eriksen, afg. Trapani 3./3. til Vordingen. — Alexy, Sørensen, afg. Marseille 3./3. til Aalborg. — Dagny, Clausen, pass. Gibraltar 27./2. for Leghorn. — Mary, Duhn, ank. Plymouth 28./2.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn A/S. Freja ank. Harburg a. d. Elbe 2./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Ane, Jørgensen, ank. Leith 28./2. — Zampa, Wulf, ank. Göteborg 27./2. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Svøvesborg 27./2. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Svendborg 27./2. — Dagny, Rasmussen, ank. Dunkerque 28./2. — Standard, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 27./2. — Laurits, Dam, ank. Berwich 27./2. — Norden, Olsen, ank. Paimpolo 28./2. — Jason, Hansen, ank. Aberdeen 28./2. — Cornwall, Petersen, ank. Charlestown 28./2. — Rota, Jensen, ank. Drøbak 28./2. — Niels, Nielsen, ank. Drøbak 28./2. — Urda, Skov, ank. Karlshamn 1./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Nakskov 2./3. —

Dagmar, Petersen, ank. Lannoy 2./3. — Anna, Fisker, ank. Folkestone 28./2. — Roma, Jensen, ank. Drobak 2./3. — Martin, Petersen, ank. Rotterdam 2./3. — Erik, Hansen, ank. Malmo 2./3.

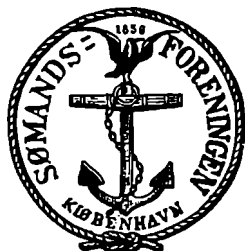
Ers. Albertha, Kromann, ank. Kirckaldy 24./2. — Caroline, Kock, pass. St. Catherines Point 22./2. vestg. — Marie, Raahauge, ank. Dysart 25./2. — Kodan, Hansen, ank. Corona 25./2. — H. C. Grubø, Svane, ank. Swansea 26./2. — Rise, Bager, ank. Liverpool 26./2. — Hosanne, Raahauge, ank. Boncs 26./2. — Claudia, Anberg, afg. Pensacola 26./2. — Hekla pass. Dungeness 24./2. vestg. — Immanuel, Petersen, ank. Saint Alloo 26./2. — Maron, Albertsen, ank. Arendal 27./2. — H. P. Petersen, Christensen, ank. Fowey 27./2. — Vig-

lant, Jacobsen, ank. Par 25./2. — Duen, Hay, ank. Ranue 28./2. — Astræa, Svane, pass. Lizzard 1./3. østg. — Marthing, Friis, ank. Tangier 1./3. — Lauritz, Folmer, ank. Stettin 2./3. — Rolf, Christensen, ank. Falmouth 2./3. — Amor, Hansen, afg. Laroche 28./2. for Setubal. — Thyra, pass. St. Catherines Point 25./2. vestg. — Sejerskransen, Friis, ank. Westhuy 1./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 5. Marts 1914. — Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Fyns Kreds (Sluttet). — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.



Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes **Lørdag den 14de Marts Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal** (Indgang under Rampen).

Det reviderede Regnskab for 1913 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Gross. **Th. Sonne**, der har ønsket at fratræde og fhv. Skibstømrer **H. Spelling**, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, Februar 1914.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Heimdal“

Den ordinære Generalforsamling afholdes **Fredag den 13de Marts Kl. 3 Eftermiddag** i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1913 samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommittet og to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11 og 1 fra den 9de Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Inhænderhaver lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

BEFRAGTER.

En i Befragtningsbranchen vel uddannet Mand kan faa en vellønnet Plads i en Skibsmæglerforretning i Provinsen. Billet, mrkt. „BEFRAGTER“, kan indlægges paa dette Blads Kontor indtil Udgangen af Februar Maaned d. A.

Skipperforeningens Enkekasse.

Den aarlige Generalforsamling i Pensions- og Understøttelseskassen afholdes Mandag den 9de Marts Kl. 2 Eftermiddag i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Kjøbenhavn, den 26. Februar 1914.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling **Fredagen den 6. Marts d. A. Kl. 3 Eftermiddag** i **Hotel Kongen af Danmark, Holmens Kanal Nr. 15**, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 5 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag om Forhøjelse af Formandens Gage.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1913 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 10. 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 15. Januar 1914.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Udbyttet for 1913 — 20% — udbetales fra og med den 5te Marts i Kjøbenhavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttecoupon for 1913.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1896.

Udbyttet for 1913 — 15% — udbetales fra og med den 5te Marts i Kjøbenhavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttecoupon for 1913.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Neptun“.

Udbyttet for 1913 — 15% — udbetales fra og med den 5te Marts i Kjøbenhavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttecoupon for 1913.

Dampskibsselskabet „Mercur“.

Udbytte for Aaret 1913 — 6 % — udbetales fra den 2. Marts imod Aflevering af paagældende Kupons i Københavns Handelsbank.

Dampskibsselskabet „Mercur“ A/S.

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Udbytte for Aaret 1913 — 6 % — udbetales fra den 2. Marts imod Aflevering af paagældende Kupons i Privatbanken i København.

Dampskibsselskabet „Vulcan“ A/S.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Cimbria“

afholder ekstraordinær Generalforsamling Lørdag den 14. Marts, Kl. 3 Eftmd., paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, 1ste Sal, med følgende

Dagsorden:

Forslag fra Bestyrelsen om Selskabets Likvidation og eventuelt Valg af Likvidatorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor hver Søndag fra 10—11 Fmd. og 1—3 Eftmd. i Henhold til Lovenes § 11.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder ekstraordinær Generalforsamling Lørdag den 14de Marts, Kl. 11 Formiddag paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, 1ste Sal, med følgende

Dagsorden:

Forslag fra Bestyrelsen om Køb af 4 Skibe og om Udvidelse af Selskabets Aktiekapital.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor hver Søndag fra 10—11 Frmd. og 1—3 Eftm. i Henhold til Lovenes § 12.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Atalanta“

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 17de Marts d. A., Kl. 4 Eftm., paa Hotel Dagmar med Dagsorden iflg. Lovenes § 7 samt eventuelt Lovændring til § 14.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres mod behørig Legitimation paa Selskabets Kontor, Østerbrogade 80, 1ste Sal, fra den 12te til den 14de Marts mellem 11—1, hvor tillige det reviderede Regnskab ligger til Eftersyn.

København, den 27de Februar 1914.

Bestyrelsen.

Dansk-Fransk Dampskibsselskab

Aktieudbyttet for 1913. 10 pCt. udbetales fra og med 2den Marts paa Selskabets Kontor, Fredericiagade 4.

Bestyrelsen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og Motorlossespill. Telf. 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Førlang Projekter & Tilbud.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København:

Telegr.-Adr.:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

„Danskolloyd“.

De private Assurandører lim. i København

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristiansgade 1^a.

Kongelige Søassurance.

124, 1024 & 10124.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

Copenasura

42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 256 og 10756.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metallstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Tlf. 2159 A. NYHOLM Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforeningen
„JØMSBORG“
AARHUS, vis a vis Rullebroen,
Alt Kød og Delikatessevarer til
Skibsproulentering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Telefon 5430. SKIBE Telegr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.



Førlang altid
Otto Monsted's
OMA
Plante Margarine

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.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

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,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt Herreekvipering paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Fraissinets Patent Varmluft-Fejeapparat

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 overste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den idelle 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“.

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnekildsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantierar reel behandling och ferm expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc. — Havarilager.

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Betragtningssagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Denthin's Erf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningssagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^A/_S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretesagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningssforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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.

Stort Lager af færdiggjorte Klimalager.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^A/_S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: „VÆRFTET FRH.“ —

— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen, Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi, Danmarksgade 80, Frederikshavn.

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. }
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:

„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 BOILER 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.

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

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. 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. 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. (IVAR JANTZEN.)

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

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 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedden fra København, Østersøen, Göteborg og Frederikstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

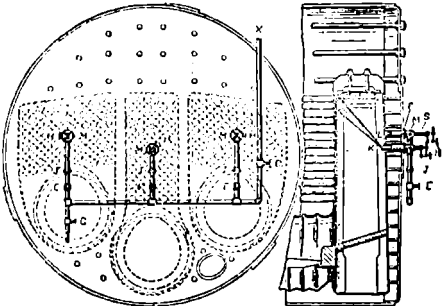
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Marts 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje el Håndtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorslenen, og anvendes „Diamond“ Blower kun Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER:
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 1403 — 1405
Telegram-Adresse: „AMIANTE“. 3053 — 3073



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.

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

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Noz. Compositioner Jærn-, Staal- og Trækisbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p> 	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • Leverandør til Statsbanerne •</p>
--	---	--

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

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

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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“.

TUXHAM RAOULIE-MARINE-MOTORER

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

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 Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbøitelbronze 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.

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 ndvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerung.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Berg & Larsen
Nyhavn 52, København,

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

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

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

O'DENSE.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekantor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.

Telefon 7262.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

Paa Fællesrepræsentationens Møde den 7. d. M. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1) Skrivelse fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« angaaende Spørgsmaalet om Lodspenge i Fart mellem finske Havne. Skrivelsen toges til Efterretning.

2) Skrivelse fra samme angaaende Tænding af Fyr i Taage. — Det vedtoges at tilskrive Marineministeriet angaaende Spørgsmaalet.

3) Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende et argentinsk Dekret om Skibes Forsyning med radiotelegrafiske Apparater. — Skrivelsen toges til Efterretning.

4) Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Kith og Novis under det kgl. Konsulat i St. Johns, Antigua. — Indstilling til Marineministeriet vedtoges.

5) Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Vicekonsul i Winnipeg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6) Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Colombo. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7) Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Matanzas. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8) Skrivelse fra samme angaaende Oprettelse og Besættelse af et dansk Vicekonsulat i Los Angeles, Kalifornien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

9) Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Amble. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

10) Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Havana. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

11) Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Bristol. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

12) Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om, hvilken Stilling Danmarks Delegerede bør indtage i »Det internationale Landbrugsinstituts permanente Komité« angaaende Forsøg paa at paavirke Fragtraterne gennem Institutet. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

13) Skrivelse fra Direktør V. T. Hein, der er tiltraadt Arbejdskomiteen for »Det syvende nordiske Søfartsmøde« med foreløbig Meddelelse angaaende Mødet i Malmø i Dagene fra 27.—29. Juli d. A. — Som Delegeret for Repræsentationen valgtes Formanden, Direktør Carl Will og Professor, Dr. jur. V. Bentzon.

14) Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Bekendtgørelse fra Havnedirektøren i Archangelsk angaaende Havnedampskibet »Lebeden« og Taksterne for dets Benyttelse til Bugsering o. a. — Skrivelsen toges til Efterretning.

15) Skrivelse fra Meteorologisk Institut med Vejledning angaaende daglige Vejrelegrammer fra Radiostationerne i Libau, Riga og Reval til Skibe i Østersøen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1914.

Regler angaaende Besejlingen af russiske Handelshavne. Den russiske hydrografiske Hovedbestyrelse har den 11. December 1913 udsendt et Cirkulære angaaende Regler for Besejlingen af russiske Søhandelshavne. Af Reglerne for Rigas Havn anfører vi, efter »Rigaer Børsenblat«, følgende:

Først fastsættes Grænserne for det Omraade, der er underlagt Bestyrelsen af Handelshavnen, der bl. a. delvis

indbefatter Floderne Düna, Bolderaa, Hapax-Graben, Røden paa den aabne Sø efter en Radius paa 7 Verst fra Fæstningen Udstj—Dwinsk, alle kunstige Havneanlæg, en Del Øer, som dannes af Flodlobene, en Del af Flodbredden m. m. Derefter henvises der, angaaende Farten indenfor disse Grænser, til de lokale Regler, §§ 43, 44 og 66, og anføres af disse:

§ 43. Alle Skibe, som frekventerer Rigas Havn, skal rette sig efter følgende Forskrifter: 1) Reglerne til Undgaaelse af Sammenstød, udgivet i 1903. 2) Skibe, der har Ankre, skal under Farten have et saadant klart til Udkastning. 3) Skibe, der ligger fortojet, men ikke til Ankers, skal have sine Ankre hejst op til Klydsene. 4) Alle Skibe skal om Dagen hejse deres Nationalflag. 5) Skibe, som ligger tæt ved Bredden, eller i Floderne ligger med Trosser ude, fra Bov og Hak, skal om Natten fore en rød Lanterne paa forreste og bageste Mast.

§ 44. Enhver Damp, der moder en Muddermaskine eller passerer en saadan, eller mindre Baade, Flaader, lastede Transportfartøjer, Færgebaade, eller som passerer tæt forbi Værfter, Landgangssteder eller andre Steder, hvor der samler sig talrige Fartøjer eller Flaader, skal gaa med langsom Fart. Ligeledes er de til Havnen fra Søen indtræffende Dampere forpligtet til at gaa med langsom Fart fra Begyndelsen af Eksporthavnen til deres Landingssted.

Enhver Damp, der nærmer sig Pejlings- eller Opmaalingsafdelinger, er forpligtet til at stoppe eller gaa med langsom Fart og ikke passere Pejlingslinen førend denne er firet af eller halet ind, hvorom det paagældende Fartøj vil blive underrettet af Pejlingsafdelingen, ved at der svinges med et hvidt Flag. Paa Pejlings- eller Opmaalingsfartøjer vil der under Arbejdet blive hejst et rødt Flag.

Alle Fartøjer, Flydekraner og Steder, hvor der med Havnebestyrelsens Tilladelse er ophængt Advarselsplakater, røde Flag eller om Natten røde Lanterner, skal, hvad enten disse findes paa Vandet eller paa Bredden, passeres med langsom Fart af Dampene.

§ 66. Dampskibe, hvis Dampfløjte undervejs er kommet i Uorden, maa under Taage eller om Natten ikke fortsætte deres Fart, men skal lægge til ved nærmeste Landingssted eller Bred for at reparere. Om Dagen maa de dog fortsætte deres Fart for halv Kraft til Reparationen har fundet Sted.

Vi har modtaget følgende:

Losning af Quebracho-Træ i Libau. For nylig lossede en af mine Dampere c. 4.000 Tons Quebracho-Træ fra La Plata i Libau. Der hersker i denne Havn en ganske uhort Tilstand med Hensyn til Losning af nævnte Vare, hvorfor jeg tillader mig at henlede Rederens Opmærksomhed herpaa. Da jeg sluttede Skibet, var det aldeles umuligt at faa et garanteret Minimum af daglig Losserate indsat i Certepartiet paa Grund af, at Befragterne ikke havde en saadan i deres Salgsdokumenter, og følgelig havde jeg at akceptere »custom of port« for Losning, da jeg nodig vilde tabe den forholdsvis gode Fragt, jeg opnaaede. Det viste sig, at »Libau Børsensancen« har fastslaaet 120 Tons daglig Losning som »custom of port« i Libau, og Faktum er, at der gennemsnitlig ikke er blevet lossat stort mere, idet Dampere har der i 30 — tredive — Dage for at losse de 4.000 Tons.

Losse-Arrangementerne for Quebracho i Libau er under al Kritik. Der er kun én Plads i Havnen, hvor Lasten modtages, og Forholdene dér er saaledes, at der mange Gange kun kan losses fra to Luger; til andre Tider bliver Baaden simpelthen beordret til at forlade »berthen«, da kommende Liniebaade altid har Privilegium paa denne.

Ovenstaaende haaber jeg vil tjene som en Advarsel for Redere, saa at de for Fremtiden overhovedet ikke akcepterer Quebracho til Libau, uden at de faar et ga-

ranteret mindste Lossekvantum pr. Dag i Stedet for »seu-
stom of port«.

C. K. H a n s e n.

Fra en forhenværende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Ved at læse om S/S. »Eklipika«s Forlis paa-
trænger sig uvilkaarlig Spørgsmaalet: »Mon ikke dette
sorgelige Forlis kunde have været undgaaet?« Der beret-
tes, at Forlugen sloges af, og at Skibet derved fyldtes
med Vand. Saa vidt erindres var det paa samme Maade
et Forlis skete med en dansk Damper, som gik under
udenfor Landsend i Fjor i Juledagene. Undertegnede
har i 28 Aar, dels sejlet med, dels ført baade mindre og
større Skibe, saa at sige paa Alverdens Farvande. Jeg
har faaet Dækket raseret, Baade knust og Skanseklæd-
ning og Stotter slaet væk, men har aldrig set en Luge
rørt. Og hvorfor? Fordi der anvendtes særlig Flid paa
at sikre Lugerne, ikke alene med 3 à 4 Presenninger, men
særlig med solide Lugejern langs ad begge Sider af Lu-
gerne og fastgjort i Karmen, hvorefter Skalkningerne en-
ten fastgjordes med svære Skruer eller fastkiledes solidt.

Jeg har derimod været med til at besigtige flere, baade
danske og fremmede Dampere og kun fundet én, højst to
Presenninger over Lugerne fastholdt af Skalkningerne
fastkilet paa Lugekarmens Sider. Dette var det hele
Hold paa de svære Luger. En nogenlunde kraftig Braadsø
vilde være i Stand til at slaa disse Luger ud af Karmen,
det mærkelige er, at det ikke sker oftere, end det gør.

Jeg skal ikke give gode Raad, men mener dog at
turde udtale, at først af alt maa baade Luger og Skære-
stokke være saa solide, at de i det mindste kan taale lige
saa meget som det øvrige af Skibet, helst mere. Dernæst
burde tre Presenninger være det mindste nogen Luge
burde sikres med, og over disse forsvarlige Lugejern
tværs over begge de parallelle Luger, eller snarere to,
et paa hver Ende, men saa brede, at de kan gribe begge
Luger. Derefter Skalkningerne, saa solidt som mulig fast-
gjort paa Karmens Sider over Presenningerne. Luger
sikret paa denne Maade vil sikkert holde lige saa længe
som det øvrige Skibsskrog.

Her bør ikke ankes over Tidsspilde eller Bekost-
ning. Det er en saa alvorlig Sag, saa der bør gøres
noget derfor.

E n h v. S k i b s f ø r e r.

Radiotelegrafiske Vejrtogrammer.
Gennem Meteorologisk Institut har Fællesrepræsenta-
tionen for dansk Skibsfart faaet Meddelelse om, at det me-
teorologiske Institut i St. Petersborg, allerede siden den
28. December f. A., hver Dag mellem Kl. 2 og 3, ud-
sender Vejrtogrammer gennem Radiostationerne i Li-
bau, Riga og Reval, til Brug for Skibe i Østersøen. Disse
Telegrammer, der kan blive meddelt Skibe, der befinder
sig paa Søen, efter en fastsat Takst, hvis de ønsker det,
bliver udfærdiget i Overensstemmelse med de Bestemmel-
ser, som er blevet taget af den internationale Konference,
som var samlet i London i Juni Maaned 1912.

Lignende Telegrammer med Meddelelse om Vejret i
de omliggende Egne, vil ogsaa blive udsendt til Brug
for Skibe i det kaspiske Hav, Sortehavet, Ishavet og Stille-
havet, efterhaanden som tilsvarende Institutioner bliver
oprettet der.

»Frederik den Ottende«. Det forenede Damp-
skibsselskab meddeler:

Efter »Frederik VIII«s Ankomst til New York har
Selskabet modtaget telegrafiske Meddelelser vedrørende
Skibet og dets Maskineri. Det fremgaar af disse Medde-
lelser, at »Frederik VIII« under de sidste Etmaalsrejser
forinden Ankomsten til New York har opnaaet Resultater,
der om trent svarer til de paa Prøveturen opnaaede. Saa-

vel Kulforbruget som Hestekraften og Farten har været
tilfredsstillende. Det synes heraf at fremgaa, at Grunden
til, at Skibet maatte gaa ind til Azorerne for Kulfor-
syning, maa søges for det første i de ganske usædvanlig
orkanagtige Storme af vestlig Retning, som Skibet har
mødt, og i, at Kulforbruget har været større end paa-
regnet, dels paa Grund af mindre gode Kul, dels paa
Grund af, at man ikke har været fuldt fortløbig med den
Behandlingsmaade, som Skibets Kedler skal have; men
det synes tillige af de nævnte Meddelelser at fremgaa, at
man nu er Herre over Situationen.

I Følge Fællestelegram fra den fra Vulkanværftet ud-
sendte Overingeniør og Skibets Overmaskinmester er
Kedlerne i fortrinlig Stand; kun fandtes Rørene i høj
Grad fedtede af Olje, der med den i Maskinerne benyt-
tede Damp er ført ind i Kedlerne, hvad der har bidraget
til at forringe Kedlernes Fordampningsevne. Herpaa bli-
ver der nu under Skibets Ophold i New York raadet Bod.

Løvrigt udtaler Rapporterne, at Maskineriet har ar-
bejdet fuldt tilfredsstillende, og at Skibet i de ualmindelig
hårde Storme og den ualmindelig høje Sø, som det
har mødt, har vist sig som et ganske fortrinligt Søskib.

Styrmandslever. Vi henviser til omstaaende
Annonce fra Firmaet C. K. H a n s e n, her, hvorefter der
i Løbet af Aaret 1914 vil kunne antages 18 Styrmands-
lever i Rederiets Skibe, paa særdeles favorable Vilkaar.

Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til
»Den danske Lods«, der indeholder samtlige Til-
føjelser og Rettelser siden den sidste Udgivelse 1910. Et
nyt Indexkort over danske Søkort, samt Fortegnelse over
de til Bogen knyttede danske Søkort med Angivelse af
deres Maalestok følger med Bladet. Enhver, der er i Be-
siddelse af »Den danske Lods«, Udgave 1910, kan faa Til-
føjelserne udleveret gratis fra Søkort-Arkivet.

Fragtmarkedet.

For en Uge siden var Situationen paa Fragtmarkedet
som Helhed betragtet mere lovende end i Dag, idet der
i de Markeder, som da viste Fremgang, igen er indtraadt
en Afslappelse i Begæret efter Tonnage, hvilket straks
medførte en Dalen i Raterne. Saaledes er f. Eks. Sorte-
havet c. 6 Pence lavere end paa det højeste i forrige Uge,
og La Plata tenderer noget i samme Retning, tilrods for
den store Majshøst, som ventes, idet Afsætningsforholdene
for Varen for Øjeblikket ligger vanskeligt. Rederne har
det derfor ikke let, thi hvor de end vender sig hen, er
det smaat med Fortjenesten. Befragterne indtager gen-
nemgaaende en tilsyneladende ret nonchalant Holdning og
skaffer sig med Lethed al den billige Tonnage, de vil
have. Fra U. S. og Østen gøres der kun faa Forretninger,
og Raterne holder sig paa omtrentlig samme Niveau som
forrige Uge. Østersøen kan der fremdeles ikke regnes
med, da der næsten ingen Laster findes. Pr. f. o. w. og
senere er baade dette Marked og Hvidehavet ogsaa stille,
da Købmændene og Redernes Ideer divergerer noget vel
rigeligt. Kulfragterne viser ingen nævneværdige Foran-
dringer siden sidst. Der betaltes i de forskellige Mar-
keder bl. a. som følger:

Østen. Erts Port Pirie 23/ Antwerpen pr. 1.—20.
April. Ris fra Birma 20/6 Fiume, Anullering 5. April,
20/ Kontinentet pr. April. Bombay 16/ Dødvægtsbasis én

udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 16/6 to Havne. Frankrig 6 d. ekstra. Marts—April—Maj—Juni, Japan 11/ à 11/6 Basis én Losschavn. Kurrachee 15/6 to Havne Frankrig, net terns, Marts, 14/ (÷ 2 pCt.) én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn for større Baade fra Kherson, Nikolajeff, Odessa eller Novorossisk Basis 7/ à 7/3 Rotterdam, 3 d. mindre Byg, prompt. I et enkelt Tilfælde eller to naaedes 7/6 Rotterdam direkte. For en meget prompt Baad (6.400 Tons) betalles fra Nikolajeff 7/7½ London eller Rotterdam, 7/10½ Weseren, 8/1½ Hamburg, 3 d. mindre Byg. Mindre Baade Novorossisk eller Anapa 7/9 à 8/ N. C. eller anyc, 8/3 à 8/6 Hamburg, prompt. Sulina betalte indtil 7/3 Rotterdam, 7/6 Antwerpen, 7/9 Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt, men er senere gaaet tilbage til 6/6 Basis Rotterdam. Azow 8/ Rotterdam, ingen Reduktion, prompt; mindre Baade 10/ N. C. eller anyc, 10/6 Hamburg, Maj. Donauen 8/6 L. H. A. R., Leith, Liverpool eller Glasgow, 9/ Hamburg, prompt, 10/6 Bordeaux (4.500), 10.—25. Marts. Erts fra Poli 9/ Rotterdam (4.700 med 600—600 daglig), 2den Halvdel Marts, 10/6 Boulogne (4.000), prompt. For Sall fra Eupatoria-Kysten til Riga eller Libau kan faas 10/, maaske en Kende mere.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø fra Aleksandria 5/6 à 6/ til London eller Hull. Svovl Sicilien Sverig (nordl. Sikea) 9/6 én, 9/9 to, 10/ tre Losschavne, Maj/ Juni og Septbr.—Oktbr. Salt fra Torrevieja noteres kun omkring 7/ til Vestnorge for c. 2.000 Tons Baade: 8/6 betalles til Kalkutta (6.000) pr. Marts. For Erts 4/3 Hornillo Bay/Cardiff (3.500), 4/6 Bougie/Cardiff (3.600 med 600—600), 4/3 Genua, West Hartlepool (5.000), 6/6 Barcelona/Stettin (3.850), alle Basis fri Despatch. Fra Bilbao 3/9 Cardiff, 4/ Middlesbro eller West Hartlepool, 4/3 Glasgow, 4/ Rotterdam. Fra Nantes 3/ Swansea (1.350).

Nordamerika. Planker 38/9 Halifax/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, April 40/ fra Miramichi. Korn Boston 1/9 Hull, prompt; Portland (Me) 1/9 Avonmouth eller Rotterdam, Marts. Pr. Ton Dødvægt fra New York 27/6 fire Havne Australien, Marts—April. Tømmer fra Mobile 80/ Antwerpen og London (1400 Stds.), Marts; Gollen 82/6 Hull og Kings Lynn (750), Marts, 72/6 Rotterdam, April. Paa Form »0« fra Gollen 31/3 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 32/6 to Havne, 25. Marts—25. April. Paa Netto Charter fra Gollen 10/ Liverpool, Marts. Sukker fra Cuba 10/ à 10/6 Liverpool eller Greenock, 11/ London, Marts—April. Timecharter 2—10½ à 3/ Dødvægt for første Klasses store Baade, Rundtrip til Staterne, Levering og Tilbagelevering paa denne Side, 3/9 à 4/ Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/6 à 12/ O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. 20.—31. Marts, 13/ Ladedage fra 1ste April, alle med 6 d. mindre direkte Havn. Buenos Aires 10/3 Leith, 11/3 to Havne paa Østkysten, ingen Reduktion direkte Havn, prompt. Quebracho fra Colastine 15/3 til U. K. eller Kontinentet, Marts.

Østersøen. Fragterne ligger som noteret i forrige Uge. Prompte Laster er fremdeles knappe. Fra Windau noteres bl. a. Fres. 26 D. B. til Ostende, Fres. 27 pr. Favn Kortprops til Ghent, 28 Dunkerque. Fra Stettin betalles 4/9 à 5/ for tungt Korn til London, 5/9 Liverpool.

Kullfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/9 à 5/ Riga, 4/4½ Königsberg (2.200), 4/ Aalborg (2.200), 5/3 Bordeaux (3.200), 5/9 Bilbao (1.900), 7/3 à 7/6 Genua (3.500—4.000), 7/3 Neapel (5.000), 7/6 Piræus, Zea eller Syra (3.500), 7/6 Port Said (5.000), 7/ Las Palmas (2.500), 8/ Sulina (6.000). Fra Pirth of Forth 4/6 Libau, 4/4½ Eekernförde (1.550), 4/4½ à 4/6 Odense eller Randers (1.250), 4/6 Fredericia (1.200), 4/7½ Rouen (1.800). Fra Cardiff eller Newport 5/ Lissabon (3.000), 7/9 à 8/ Barcelona (3.000—3.500), Fres. 8.50 Marseille (3.000—4.000), 6/9 à 7/ Genua, 7/ Neapel (2.600), 8/ Venedig eller Ancona, 6/3 Malta, 7/3 Aleksandria, 10/6 Bombay, 10/9 à

11/ Colombo, 13/3 Montevideo (5.000), 14/ à 14/6 River Plate (5.000), 17/ à 17/3 Santos.

Skrevet den 10. Marts 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ingen Forandring at spore, og Befragtingen gaar i det hele trent for Lastning i denne Maaned. Et større Antal Sejlere er endnu ubefragtet for første Rejse. Fra Danmark og Østnorge er sluttet nogle faa Skibe for Korn-, Træ- og Islaster til England og Kontinentet til Rater, der kan dække Udgifterne. Tyskland noterer lavere for de enkelte Kornlaster, der er fremme, og er dermed uden Interesse. Vest- og Sydsverig ligger vedvarende yderst mat.

Fra Bottenhavene er Markedet ligeledes uforandret, og der sluttet enkelte Laster til Kontinentet, medens Forretning til England ligger stille paa Grund af de lave Fragttilbud.

Udsigterne er ikke lysere for nogen nær Fremtid. Af Returfragter Vest fra mangler fremdeles Kullaster til danske Havne, og Fragtraten noteres til c. 6½ £ for Kul, Østnorge c. 1/ pr. Ton. Af Claylaster noteres nogle, om end ikke mange, til forholdsvis bedre Rater end for Kul, men Tornen er i Almindelighed lang. Af Foderstoflaster er kun faa bestemte Partier i Markedet.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet ikke særlig livligt, i hvert Fald er der ingen Bedring at opvise; saaledes er Stettin i Øjeblikket kendelig flovere, og de for Tiden dér liggende Skibe har endog Besvær med at blive placeret, og 6 M. for Rug, som noteret, vil næppe være at opnaa. Henimod Slutningen af Maanednen ventes der en Del Rugafskibninger derfra. Fra de øvrige nordtyske Pladser er Forholdene uforandret; det er gennemgaaende sparsomt med Udbud, men Raterne synes at holde sig paa samme Niveau som hidtil. Norge er egentlig stille og noterer kun Feldspath til Stettin 4¾ M., Hamburg 5 M., Heller ikke Sverig viser Tendens til videre Liv; Raterne fra Sydsverig til Tyskland er nærmest miserable. Godningssæsonen fra Sundhavnene til Danmark er tildels ophørt. Derimod er der endnu nogle Laster til sydsvenske Pladser. Danmark er fra Provinserne ualmindelig stille, og heller ikke København viser sig særlig livlig. Paa den anden Side er der heller ikke overdrevent mange fragtsøgende Skibe. Der sluttedes for knuste Oljekager til Norre Sundby 18 Øre, Sønderborg 4 M., Hvede til Odense 14 Øre, Flintsten til Stettin 3½ M.

Generalforsamlinger.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggerier

afholdt fornylig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører S h a w.

Den administrerende Direktør, Etatsraad D e s s a u, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Ligesom i 1912 har der i det forløbne Aar været en livlig Efterspørgsel efter ny Tonnage. De gode Konjunkturer, der var herskende paa Fragtmarkedet, virkede ogsaa paa Værfterne, og 1913 har været et godt Aar for disse.

Vi havde ved Aarets Begyndelse saa mange Ordre inde, at vi ikke var i Stand til at modtage flere til Udførelse førend i 1915 til Trods for, at der ved Anskaffelsen af ny Maskiner, ny Kraner og nyt Materiel er bragt betydelige Ofre for at forøge Værftets Kapacitet.

Der er ingensinde bygget saa meget paa Værftet som i det forløbne Aar, ligesom Maskinafdelingen, Støberiet og Størsmederiet har haft fuldt op at gøre.

I første Række skyldes dette naturligvis de gode Konjunkturer for Skibsfarten, men den lykkelige Udvikling af Diesel-Motor-Industrien har dog sin meget væsentlige Andel deri.

Der er indhøstet værdifulde Erfaringer med Diesel-Motorskibene, og dette er kommet de efterfølgende Nybygninger til Nytte. Vi har nu haft rig Lejlighed til at konstatere Diesel-Motorenes Driftssikkerhed og deres store Økonomi. Vi er bleven Herre over de mange større eller mindre Vanskeligheder, der altid frembyder sig, hvor noget nyt skal føres ud i Livet, og vi kan nu ofre mere Tid og flere Kræfter paa det vigtige Spørgsmaal om Tilvejebringelsen af

Olje til Motorernes Drift — Olje-Kilder er der i Virkeligheden rigeligt af. Kvaliteten er i Almindelighed anvendelig til Diesel-Motorer; men det er Transportforhold og Trust-Dannelser, der hidtil har givet Vanskeligheder og forarsaget Prisforhøjelser, som vi haaber at komme uden om.

Paa Regnskabet for det forløbne Aar findes for første Gang Afgifter fra udenlandske Brugere af vore Diesel-Motor-Patenter og Erfaringer, og naar det i Glasgow godt arbejdende Selskab kommer ud over sine Etablerings-Udgifter, og den i Californien i Aar begyndende Fabrikation tager Fart, vil vi fra disse Steder kunne gøre Regning paa en god Indtægt.

Til Forsøg og ny Konstruktioner er der anvendt et stort Beløb, der er afholdt af Driften. Til Brug hertil og til Afholdelse af andre tilsvarende Udgifter er der etableret et Dispositionsfond, til hvilket det foreslaas at henlægge for det forløbne Aar 200,000 Kr.

Som foran nævnt har vi med Nybygninger haft saa meget at gøre, som vi har kunnet overkomme. Det er udelukkende Diesel-Motorskibe, vi har bygget, og i Modsætning til vore udenlandske Konkurrenter har vi kun Grund til at være tilfredse med de tekniske Resultater, der er naaet.

Nogle Vanskeligheder ved «Fionias» Maskineri skyldes ikke i mindste Maade Motorerne, der tværtimod i dette Skib har arbejdet særdeles fint, men derimod nogle fra en engelsk Fabrikant leverede Hjulmaskiner, der ikke har vist sig kontraktmæssige.

Reparations Arbejdet har været større for indenlandske, men mindre for udenlandske Skibes Vedkommende end Aaret forud.

Staalværket og Storsmederiet har produceret noget mindre end i 1912, men har til Gengæld opnaaet bedre Priser.

Støberiet har udstøbt næsten 3,500 Tons Støbegods.

Maskinfabrikken har haft et stærkt forøret Arbejdsaar, og har præsteret mere end nogensinde før.

Det stærkt forøret Arbejde paavirker vore Drifts-Udgifter i løselig Grad, og disse er stadig stigende, bl. a. som Følge af de høje Priser paa Kul og Kokes, hvoraf vi har anvendt for 618,000 Kr.

Et andet alvorligt Moment er de stadig stigende Arbejds lønninger, der uvægerlig efterfølges af højere Lønninger til Funktionærerne. At bygge og reparere Skibe er i høj Grad en international Virksomhed, og da der er Lande, hvor Arbejds lønningerne ligger langt under de, der er gældende her, er der fra disse Steder en Konkurrence, der i nedadgående og fløve Tider kan blive endnu føleligere, end den alt er. Vort Selskab har beredvilligt ydet sin Medvirksomhed til meget omfattende Lønforbedringer, og ønsker i høj Grad, at dets Arbejdere skal have gode Levevilkår; men dets eget Ve og Vel er i saa høj Grad afhængigt af Udlændets Konkurrence, at det overfor de stadig fremkommende Krav paa højere Løn har siges, at Aarslømmen pr. Mand i det sidste Tiaar er steget med 25 pCt., og at vi nu antagelig staar for en alvorlig Nedgang paa Fragtmarkedet og for Industrien, saa at denne — i al Fald hvad Skibbyggeriet angaar — nu maa puste lidt, for omfattende Lønkrav atter kan efterkommes.

Der er i 1913 udbetalt 4,863,000 Kr. i Arbejds løn mod 4,302,200 Kr. i 1912.

Burmeister & Wain's Eksport Kompagni har haft en større Driftsstandsning ved Maskinbrud; men har desuagtet haft 100,000 Kr. større Afsætning end Aaret forud.

Efter at have dvælet ved de forskellige i Aarets Løb udførte Arbejder, bemærkede Taleren, at der i Øjeblikket var Ordre inde paa 8 Diesel-Motor-Fragtskibe paa tilsammen c. 35,500 Gross Tons, to Passager-Dampskibe paa tilsammen 2,350 Gross Tons, 18 Land-Diesel-Anlæg paa tilsammen 5110 HK., 1 Hoved-Skibs-Motorer paa tilsammen 20,000 HK., 20 Hjulpe-Skibs-Motorer paa tilsammen 4,600 HK.

Udsigterne for indeværende Aar var ret gode. Der havde hidtil været udmærket Beskæftigelse paa Værftet med Reparationer, og med Nybygninger har man godt besat for indeværende Aar, og noget iud i 1915. Men det maatte ikke overses, at man var inde i en Nedgangsperiode, og at Lønninger og Drifts-Udgifter var steget, uden at Betalingen for det udførte Arbejde fuldt ud havde kunnet holde Skridt hermed.

De gode Erfaringer med Hensyn til Diesel-Motorer gav imidlertid Haab om et tilfredsstillende Resultat af de betydelige Ofre og det store Arbejde, de har kostet.

Regnskabet aflagdes af Bestyrelsens Formand, Kammerherre, Admiral Richelieu, Aktionærerne faar, som bekendt, i Aar 7 pCt.

Under sin Omtale af Regnskabet udtalte Admiralen, at den Garant, som Værftet paatog sig for Motorskibene, sjældent havde været effektiv, og at den altid blev dækket af Driften. Motorskibene havde i Virkeligheden overtruffet Forventningerne.

Til Reservefonden var der i de sidste 5 Aar henlagt ialt c. 2,300,000 Kr., afskrevet paa Maskiner, Beddinger etc. 837,000 Kr., til Nyanskaffelser anvendt c. 1,659,000 Kr. og paa Obligationsgælden betalt 755,000 Kr. Der var saaledes al Grund til at tale om en betydelig Styrkelse af Status. Kontant havde man som Afgift for License etc. til Diesel-Motorskibe faaet 58,000 Kr. i Aar og desuden 100,000 Kr. Aktier fra Værftet ved Glasgow. Endelig dvælede Formanden ved «Siam»s store Rejse fra Antwerpen Syd om Kap Horn, en Rejse, den havde foretaget uden at have stoppet Motoren paa 10,000 Sm. Kun et Motorskib kunde uden at give urimeligt Rum til Brændsel foretage en saa lang Tur uden at tage Brændsel ind. Alt tydede paa, at man nu havde Grund til at se lyst paa Fremtiden, særlig for Motorskibenes Vedkommende.

Ingeniør Riisager dvælede ved de sidste Aars Fremgang. Der var ingen Tvivl om, at der var Grund til at glæde sig over de tekniske Fremskridt, men der sagdes Mand og Mand imellem et og andet, som han gerne vilde have Forklaring paa. Det hed sig, at man i Konkurrencen med Helsingørs Værft havde paataget sig at bygge et Skib til Aalborg paa urimelige Vilkår og paa urimelig kort Tid, samt at man paa Motorskibene til Nordstjärnan i Stockholm ikke havde tjent en Øre. Han vilde paa det bestemtteste hævde, at hans Forespørgsler ikke var fremsat for at overfalde Selskabet, men kun for at faa klar Besked. Derefter fremsatte Taleren forskellige Bemærkninger til Regnskabet og spurgte, om der var sluttet Overenskomst med et Selskab i Californien.

Hvor var Udbyttet af Aktierne i Helsingørs Værft, hvori Selskabet sagdes at være interessert? Som et Resumé af sine Bemærkninger vilde han sige, at de foretagne Afskrivninger og Henlæggelser efter hans Mening ikke var saadanne, at der kunde betales Udbytte, medmindre man laante Pengene dertil i Banken. Det var sundest ikke at betale et Udbytte, som i Virkeligheden var en Udplyndring af Selskabet.

Formanden svarede, at man havde taget Aalborg-Dampere efter Konkurrence, undertiden tik man jo mindre Fortjeneste, underiden mere, men forventelig vilde Dampere give Fortjeneste. Alle vidste, at Skibene til «Nordstjärnan» ikke havde givet Fortjeneste, som de burde, men de var kontraherede i den første Tid, da en Kalkule var vanskelig.

Imidlertid ventede man at slippe skadesløst derfra, naar alle Skibene var leveret. Nu vidste man, hvad et Motorskib kostede, og forlangte Prisen derefter, og derfor var Fortjenesten god. Foruden de Aktier, man havde faaet, havde man købt for 10,000 £ Aktier i det skotske Værft, og de vilde nok svare Regning. Kontrakt om License til Californien var afsluttet. At gaa ind paa rene Detaljer i Regnskabet kunde han ikke, men hele Omsætningen og hele Forretningen var en saadan, at man ikke kunde tale om Overkapitalisering. For den løse Gæld var der, som Regnskabet viste, saa store likvide Aktiver, at alt var i den bedste Orden. Desværre havde man maatte give Afkald paa en Mængde Bestillinger paa Motorskibe, fordi man ikke kunde bygge saa store Skibe, som ønskedes; dette var beklageligt, og derfor havde man ønsket Udvidelse med et Par store Beddinger. Bestyrelsen handlede uhyre forsigtigt, og intet vilde blive gjort uden under høvidst Ansvar. Selvfølgelig vilde Annulleringen af Udbytte gavne dette som et høvert andet Selskab, men det kunde fuldt forsvares, og Aktionærerne vilde neppe holde med den foregående Taler.

Riisager mente, at Formandens sidste Udtalelser ikke havde bragt ham til at tro, at Fremtiden saa saa lys ud, som af Formandens tidligere Udtalelser og Beretninger fremgik.

Der gaves derefter Decharge for Regnskabet med alle Stemmer mod 1.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Landstingsmand, Gods-ejer Rottball.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholdt sin aarlige Generalforsamling Mandag den 16. Februar i Prins Wilhelms Palæ, hvor Foreningen har Lokaler.

Formanden, Kaptajn A. Palsbo, bød den talrige Forsamling velkommen.

Overretssagfører H. Steintal overtog Hvervet som Dirigent.

Aarsberetning.

Formanden aflagde Aarsberetning for det sidst forløbne Aar. Aaret var forløbet godt, og adskillige Rederier har som Følge deraf forhøjet Forernes Lønninger. Det er dog ikke alle, der har gjort dette, og til dem er der rettet et Andragende om Indførelse af bedre Lønningsforhold for Forerne; nogle har svaret indvilligende, andre overvejer det, men der er dog Haab om, at Forernes Krav almindeligt vil blive imødekommet. Løsenet bør være at komme bort fra alle, selv de mest legitime, Biindtægter.

Formanden fremsatte dernæst nogle Bemærkninger om Rorkommandoen. De nuværende usensartede Forhold er utaalnelige; som et Eksempel herpaa kan nævnes, at en Forer paa en Rejse herfra til Antwerpen har været ude for tre forskellige Systemer; det er paatværende nødvendigt, at der indføres ensartede, internationale Regler herfor.

Kommissionen angaaende en forbedret Navigationsundervisning havde afgivet Betænkning, hvorefter et Lovforslag er udarbejdet og af Ministeren fremsat i Landstinget, hvor det nu er til Udvalgsbehandling. Man haaber paa et godt Resultat. — Foreningen havde den 1. Januar i Aar 563 Medlemmer samt 87 Æresmedlemmer. — Enkekassen havde 146 Medlemmer; i Aarets Løb var der afgaaet 6 Medlemmer, men ingen ny indtraad.

Regnskabet.

Kassereren, Kaptajn Emil Gade, aflagde det reviderede Regnskab for Aaret 1913. Regnskabet balancerede med Kr. 19,266.99 paa Indtægts- og Udgiftsside. Paa Indtægtsiden udgjorde den største Post, nemlig Kontingentet, Kr. 9,342; den største Udgiftspost var Honorarer og Budløn, der beløb sig til Kr. 5,159.84. Foreningen ejede den 31. December 1913: Kr. 20,004.01.

Enke- og Hjulpekassens Regnskab balancerede med Kr. 13,167.22 paa Indtægts- og Udgiftsside, hvoraf Kr. 11,129.82 for Afdeling A

(Fortsættes efter «Efterr. for Søfar.»)

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriets godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfartsskibsskolen hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Aronske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende begifter i Parentes), og de, der angaa Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 411. Sverrig. Åhus.** Somarker atter udlagt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 9/203. Stockholm 1914.)
Klokkeslæbet og den inderste Lystønde ved Åhus er atter udlagt. 55° 55½' N. 14° 23' E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/148. København 1914.)
- 412. Finland. Bottnisko Bugt, Ålands Distrikt, Flöjjan Fyr** midlertidig slukket.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/561. Berlin 1914.)
Flöjjan hvide Lynfyr er midlertidig slukket. c. 59° 48' N. 19° 47' E.
- 413. Rusland. Riga Bugt, Ainesh (Hainasch).** Dybde.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 9/500. Berlin 1914.)
I Løbet til Havnen er Dybden for Tiden kun 3,1 m. I 1914 skal det uddybes til 4,9 m. c. 57° 52' N. 24° 21' E.
(Kort Nr. 205.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1702. København 1913.)
- 414. Rusland. Riga Bugt, Domesnæs—Lyserort. Drivende Hindring.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/563. Berlin 1914.)
En Dampner er den 14de Februar 1914 stødt paa en drivende Genstand paa et Sted mellem *Domesnæs* og *Lyserort*, hvor Dybden er 15 m. *Domesnæs*: 57° 48' N. 22° 39' E.
- 415. Rusland. Lyserort Fyrskib** midlertidig ombygget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/564. Berlin 1914.)
Paa Grund af Reparation af *Lyserort* Fyrskib er *Saritscheff* Fyrskib, der midlertidig blev inddraget i Efteraaet 1912, foreløbig udlagt paa *Lyserort* Fyrskibs Plads. *Saritscheff* Fyrskib er ikke forandret i den Anledning, det viser stadig hvidt Et-Lyn hver 7 s. Omtrentlig Plads for *Lyserort* Fyrskib: 57° 38' N. 21° 37' E.
(Kort Nr. 205.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1902 og Nr. 5/188. København 1913 og 1914.)

453. Østerrig-Ungarn. Tiat. Tiasica. Fyr midlertidig forandret.
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 9/175. Pola 1914.)
Det røde og hvide, faste Fyr paa *Tiasica* Fyrt er midlertidig forandret til et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 s. Synsvide: 9 Sm. c. 43° 42' N. 15° 46' E.

454. Tyrkiet. Dardanellerne. Kap Helles. Mølle forsvundet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 362. London 1914.)
Den runde Mølle med en kendelig hvid Mur foran, som stod paa 42 m (138-foot) Toppen oven over Kap *Helles*, eksisterer ikke mere. Mærket „Møllen overet med Kap *Helles* Fyr“ udgaaar. 40° 03' 04" N. 26° 11' 20" E. (eng. Kort Nr. 2429).

455. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Møle ødelagt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 9/523. Berlin 1914.)
Mølen, som gaar fra Moleknæet E. for *Kasanski* Kirke c. 290 m i Retning 335° (misv. NW. t. N. 7/8 N.), og fra hvis Yderende der vistes to røde Flag eller to røde Lanterner (den ene oven den anden), er ødelagt. Mølen vil blive genopført i den nærmeste Fremtid. Hovedet af Kystmølen: 46° 30' 12" N. 30° 43' 58" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/58. København 1914.)

456. Tunis. Tunis Havn. Fyr forandret.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 82/455. Paris 1914.)
Det hvide, faste Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 2 s., Mørke 3 s. I øvrigt uforandret. c. 36° 47' 42" N. 10° 11' 21" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

457. England. Signaler fra Uddybningsfartøjer i Krigshavne.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 9/549. Berlin 1914.)
Naar Uddybningsfartøjer ligger paa Arbejdsstedet, hvad enten de arbejder eller ikke, i Krigshavne (*Dockyard Ports*) *Chatham* og *Sheerness, Dover, Portsmouth, Plymouth, Rosyth, Pembroke* eller *Berehaven*, viser de følgende Signaler:

1. O m N a t t e n.
- a) Forude mindst 6 m og højest 12 m over Fartøjet et hvidt Lys, der har en Synsvide af mindst 1 Sm og er synligt hele Horisonten rundt.
- b) Midtskibs 3 lignende, hvide Lys anbragt tværskibs i Trekantsform med den ene Spids opad, mindst 2½ m fra hinanden. Lysene i Trekantens Grundlinie skal være mindst 3 m over Lyset forude, fri af Uddybningsfartøjets Skorstone og Opbygninger. De hvide Lys i Trekantens Grundlinie ombyttes med røde Lys paa den Side, paa hvilken Uddybningsfartøjet ikke maa passeres; vises der altsaa 2 røde Lys, maa Fartøjet slet ikke passeres.
- c. Agter tæt ved Hækken et lignende hvidt Lys mindst 4½ m lavere end Lyset forude.
2. O m D a g e n.
- Midtskibs 3 sorte Balloner, mindst 0,6 m i Gennemsnit, anbragt paa samme Maade, som de 3 under b nævnte Lanterner. Ballonerne ombyttes med røde Flag, der er mindst 1,5 m høje, i de Tilfælde, hvor de hvide Lys blev erstattet med røde Lys.

3. U n d e r T a a g e.

Under Taage og usigtbare Vejforhold gives der hvert Minut hurtigt efter hinanden følgende Slag paa en Gongong i et Tidsrum af 5 s.

416. **Tyskland. Sommerafmærkning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/557. Berlin 1914.)
 I *Tyskland* er Udlægningen af Sommerafmærkningen påbegyndt.
417. **Tyskland. Greifswalder Bodden. Palmørort Fyrskib udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/621. Berlin 1914.)
Palmørort Fyrskib er atter udlagt. c. 54° 12' N. 13° 24' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/113. København 1914.)
418. **Tyskland. Plantagenetgrund N. Drivende Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/623. Berlin 1914.)
 Den 23de Februar d. A. er en Mast, der var c. 1½ m over Vandet, observeret c. 3 Sm NNE. for Tønden paa N.-Enden af *Plantagenetgrund*. Masten var tilsyneladende fast i et drivende Vrag. Tønden: 54° 39' N. 12° 47' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/317. København 1914.)
419. **Tyskland. Hohwacht Bugt. Forsøgstønde udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 9/498. Berlin 1914.)
 I Nærheden af *Hohwacht Bugt* er der i 13 m Vand c. 0,8 Sm fra Land udlagt Forsøgstønde. Stedet, der ikke maa besejles, er afmærket med røde Bøjer. c. 54° 23' N. 10° 34' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/436. København 1913.)
420. **Tyskland. Kieler Fjord. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/559. Berlin 1914.)
 Vraget af Damperen *Union*, der var sunket N. for Lystønden *Kiel 6*, er borttaget. c. 54° 24' N. 10° 12½' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2467. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet

Syd for Fyen og Lille-Bælt.

421. **Danmark. Smaalands-Farvandet. Sakkjøbing-Fjord. Vagere udlægges.**
 I den nærmeste Fremtid vil der blive udlagt nogle Vagere med sort Stage uden Topbetegnelse i Farvandet mellem *Tørrergrund* og *Kosøre*. Vagerne tjener til Afmærkning af Lossepladser for Kyld og er Skibsarten uvedkommende. *Kosøre*: 54° 50¼' N. 11° 33½' E.
422. **Danmark. Store-Bælt. Romsø-Puller. Sømærke forandret.**
 Den røde Spidstønde ved *Romsø-Puller* er ombyttet med en Vager af 2den Størrelse med rød Stage og 2 opadvendte Koste. 55° 30' (10") N. 10° 49' (32") E.
 (Kort Nr. 156, 160, 220 og 251. Danske Lods Side 320, Søm.-Fork. Side 41.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/188. København 1914.)
423. **Danmark. Kattegat. Sejro-NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
Sejro-NW.-Rev Lys- og Fløjtetønde er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 55° 56' (21") N. 11° 02' (51") E.
424. **Danmark. Kattegat. Odense-Fjord og Falske-Bolsax. Klokketønder atter udlagt.**
 Følgende Klokketønder er udlagt og Vintersømærkerne inddraget: 1) *Odense-Fjord*. 55° 32' (25") N. 10° 33' (53") E. 2) *Falske-Bolsax*: 55° 43' (10") N. 10° 43' (20") E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2491. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

423. **Danmark. Kattegat. Sejro-NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
Sejro-NW.-Rev Lys- og Fløjtetønde er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 55° 56' (21") N. 11° 02' (51") E.
424. **Danmark. Kattegat. Odense-Fjord og Falske-Bolsax. Klokketønder atter udlagt.**
 Følgende Klokketønder er udlagt og Vintersømærkerne inddraget: 1) *Odense-Fjord*. 55° 32' (25") N. 10° 33' (53") E. 2) *Falske-Bolsax*: 55° 43' (10") N. 10° 43' (20") E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2491. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

446. **Mexiko. Veraacruz. Pajaros Rev. Baakes Beliggenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 360. London 1914.)
 Den hvide Pyramidebaake paa N.-Siden af Revet ligger 185 m 65° (NE. t. E. 1/8 E.) fra Stedet, hvor den er vist i *engelsk* Kort Nr. 523. Baaken: 19° 11' 31" N. 96° 05' 39" W. (*eng.* Kort Nr. 523) og 19° 11' 36" N. 96° 05' 37" W. (*amerikansk* Kort Nr. 967).
447. **Venezuela. Orinoco. Tønder udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 9/536. Berlin 1914.)
 Paa Barren ved *Boca Grande* er udlagt følgende 4 Tønder:
 I. Før man har faaet Lods som Bord. 1) Tønde 1 i 4,9 m Vand 16 Sm 7° (misv. N. 3¼ E.) fra Fyret paa *Punta Barrina*. 2) Tønde 2 i 6,4 m Vand 7½ Sm 350° (misv. N. ¾ W.) fra samme Fyr.
 II. Efter at man har faaet Lods om Bord. 1) Tønde 3 i 11,0 m Vand 5½ Sm 278° (misv. W. ¾ N.) fra samme Fyr. 2) Tønde 4 i 7,3 m Vand 11½ Sm 268° (misv. W. 1/8 S.) fra samme Fyr.
 Man skal passere S. om Tønde 3 og N. om Tønde 4, der ligger ved Yderenden af Banken ved *Punta de Guacajana*.
Punta Barrina Fyr: 8° 34½' N. 60° 26¼' W.
448. **Cuba S.-Kyst. Santa Cruz del Sur. Sømærkers Beliggenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 359. London 1914.)
 1. Den røde Spidstønde paa W.-Siden af *Ceiba* Banke ligger 0,17 Sm 270° (misv. W. 1/8 S.) fra Stedet, hvor den er vist i *engelsk* Kort Nr. 3473. *Ceiba* Banke: 20° 25' N. 78° 01' W.
 2. Den sorte Baake paa 3,9 m (13-foot) Grunden, staar omtrent paa Midten af Grunden, 2¼ Sm 125° (misv. SE. t. E.) fra *Juan Suarez* Baake og c. 0,2 Sm NE. for Stedet, hvor den nu er vist i *eng.* Kort Nr. 3473. 20° 31½' N. 77° 59' W.
449. **Brasilien. Pernambuco. Lystønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 340. London 1914.)
 Paa *Pernambuco* Red, 0,94 Sm 56° (misv. E. t. N. ½ N.) fra Fyret paa *Recife* Bølgebrøder og 1,97° (misv. SE. ¾ S.) fra N.-Hjørnet af Fort *Buraco*, er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink. 8° 03' S. 34° 51½' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/221. København 1914.)
450. **Spanien. Alicante. Lystønde forandret.**
 („Avisos à los Navegantes“ Nr. 7/135. Madrid 1914.)
 Lystønden, som ligger ved Enden af Bølgebrøderen ved den ny E.-Mole, er forandret til at vise grønt Lys i Stedet for hvidt Lys. c. 38° 20' N. 0° 28¾' W.
451. **Sardinien E.-Kyst. Aranci Bugt. Baake opført.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 64/187. Genova 1914.)
 Paa Skarret, som ligger c. 950 m 302° (misv. NW. ¼ W.) fra Fyret paa Molehovedet i Bugten, er opført en hvid, firkanteret, pyramideformet Baake. Fyret: 40° 59' 36" N. 9° 37' 30" E.
452. **Italien E.-Kyst. Molfetta. Baake opført.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 64/189. Genova 1914.)
 Paa Skarret, som ligger paa W.-Enden af S.-*Domenico* Grund, er opført en hvid, firkanteret, pyramideformet Baake 240 m 258° (misv. W. ½ S.) fra Fyret, som ligger paa 41° 12' 25" N. 16° 35' 46" E.

- 439. Island NE.-Pynt. Langanes. Oplysning om Fyr.**
Naar man er S. for *Langanes* gaar Fyret i Skjul af Landet, naar man er W. for Pejling 36° . $66^{\circ} 22'$ ($34''$) N. $14^{\circ} 32'$ ($17''$) W.
(Islandske Lods Side 136. Fyr-Port. Nr. 641.)
- 440. Island E.-Kyst. Vopnafjördr. Varder opført.**
Ved *Vopnafjördr* er der opført 2 hvidkalkede Stenvarder. Den ene Varde (Bagvarden) staar lidt bag ved Pladsen for højre Gavlf af det nedrevne tregavlede Lodshus. Den anden Varde (Forvarden) staar paa den kendelige høje Klint til højre for Høkvands-Klinteren foran Lodshuset. Klinteren neden for Forvarden er hvidkalket til Højvandsgrænsen.
Mærket: „Bagvarden netop fri S. for *Skibstolmen*“ leder fri S. om *Mikkelsens-Bodi*.
Mærket: „De 2 Varder overet“ leder klar af Flakket S. for *Skibstolmen* og ind paa Reden.
Vopnafjördr: $65^{\circ} 45'$ N. $14^{\circ} 50'$ W.
(Kort Nr. 190. Islandske Lods Side 142 og 143.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{2}{1778}$. København 1912.)
- 441. Island E.-Kyst. Reydarfjördr. Vattarnes Fyr. Oplysning om Lysvinkler.**
Lysvinklerne i *Vattarnes Fyr* skal ikke være i fuld Overensstemmelse med de i „Islandske Lods“, Fyrfortegnelse og Søkortene angivne Lysvinkler. Nærmere Undersøgelse vil snarest blive foretaget. $64^{\circ} 56'$ ($02''$) N. $13^{\circ} 41'$ ($30''$) W.
(Kort Nr. 192 og 214. Islandske Lods Side 154. Fyr-Port. Nr. 645.)
- 442. Frankrig. Loctudy. Fyr midlertidig forandret.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 82/454. Paris 1914.)
Loctudy Fyr er slukket, og det midlertidige, hvide, faste Fyr er tændt. $47^{\circ} 49' 55''$ N. $4^{\circ} 09' 35''$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{5}{210}$. København 1914.)
- 443. Frankrig. Gironde. Grand Banc. Fyrskib udlagt til Forsøg.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 87/486. Paris 1914.)
Et sort og rødt vandret stribet Fyrskib, *Grand Banc*, som viser et hvidt, fast Lys og er forsynet med en automatisk virkende Klokke, er til Forsøg udlagt mellem *Les Mets* Banke og venstre Bred af *Gironde*. $45^{\circ} 23' 28''$ N. $0^{\circ} 50' 50''$ W.
- 444. Cape Breton Island. Guion Island. Fyr forandres.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 14/42. Ottawa 1914.)
Omtrent den 15de April 1914 forandres *Guion Island Fyr* til et hvidt Lynfyr, der viser 2 Lyn hver 20 s, Lyn, Mørke 5 s, Lyn, Mørke 15 s. I Halvdelen af Tidsrummet, eller 10 s, vil Lyset være fuldstændig formørket; i den anden Halvdel vil Fyret stadig vise et svagere Lys, gennem hvilket de stærkere Lyn vil vise sig. $45^{\circ} 46' 10''$ N. $60^{\circ} 06' 30''$ W.
- 445. Nova Scotia. West Ironbound Fyr forandres.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 14/41. Ottawa 1914.)
Omtrent den 1ste April 1914 forandres *West Ironbound Fyr* — uden nærmere Bekendtgørelse — til at vise 4 Lyn hver 25 s, Lyn, Mørke 3 s, Lyn, Mørke 3 s, Lyn, Mørke 16 s. I Halvdelen af Tidsrummet, eller $12\frac{1}{2}$ s, vil Lyset være fuldstændig formørket; i den anden Halvdel af Tidsrummet vil Fyret stadig vise et svagere Lys, gennem hvilket de stærkere Lyn vil vise sig. $44^{\circ} 13' 43''$ N. $64^{\circ} 16' 19''$ W.
- 425. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Dania Cementfabrik. Oplysning om Vrag.**
Vraget af Dæksbaaden *Freja*, der var sunket c. 40 m fra Fabrikken *Dania E.-lige Bro*, er borttaget. Broen: $56^{\circ} 41' 5$ N. $10^{\circ} 03' 33$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{29}{1255}$. København 1913.)
- 426. Danmark. Skagerrak. Skagens-Røv Fyrskib E. Vrag.**
En Dampet er sunket c. 1 Sm E. for *Skagens-Røv Fyrskib*. Stedet vil blive undersøgt, og hvis Undersøgelsen viser, at Vraget er færligt for Sejladsen, vil det blive afmærket med en Vraglystønde. *Skagens-Røv Fyrskib*: $57^{\circ} 46'$ ($00''$) N. $10^{\circ} 43'$ ($20''$) E.
- 427. Norge. Skagerrak. Nyt Afmærkningssystem.**
(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1914.)
I Tiden fra Slutningen af April til Juni 1914 vil det ny Afmærkningssystem blive indført paa Kysten fra den svenske Grænse til *Jæderen*.
Regler for den ny Afmærkning:
§ 1. Til Afmærkning af frit liggende Grunde anvendes enten:
a. Et enkelt større Mærke;
b. Mærker ved Kanterne af Grunden. 1) Sorte paa N.-Siden af Grunden. 2) Sorte med hvidt Bælte paa W.-Siden af Grunden. 3) Røde paa S.-Siden af Grunden. 4) Røde med hvidt Bælte paa E.-Siden af Grunden, eller
c. Begge disse Maader i Forening.
§ 2. I indenskers Farvand skal de flydende Mærker være:
a. Hvor Farvands Retning nærmest er N.-S. eller S.-N.: 1) Sorte paa Farvands E.-Side. 2) Røde paa Farvands W.-Side;
b. Hvor Farvands Retning nærmest er E.-W. eller W.-E. 1) Sorte paa Farvands S.-Side. 2) Røde paa Farvands N.-Side.
Ved Farvands Retning menes her dets Hovedretning, ikke Retningen af hver enkelt Del af Farvandet. Hovedretningen angives i Farvandsfortegnelsen. Hvor det anses for nødvendigt, gives Sømærkerne hvide Bælter i Overensstemmelse med § 1, naar de skal betegne Farvands E.- eller W.-Side og ikke dets N.- eller S.-Side.
§ 3. Grund med Farvand paa begge Sider betegnes enten med:
a. Sømærker med røde og sorte vandrette Striber, midt paa selve Grunden eller midt for denne i Farvands Retning;
b. Røde og sorte Sømærker paa begge Sider mod Farvandet, overensstemmende med § 2, altsaa røde paa Grundens S.- eller E.-Side (efter Farvands Retning), sorte paa dens N.- eller W.-Side (ligeledes), eller
c. Begge disse Maader i Forening.
§ 4. Anvendes Koste som Topbetegnelse, har disse ingen særlig Betydning, men de bruges saavel indenskers som udenskers for at gøre Sømærkerne mere synlige.
Stagerne er i Almindelighed korte Stager, de røde er stumpe foroven, de sorte er spidse foroven. Enkelte Steder, navnlig ved kommunal Afmærkning, benyttes lange Stager.
Der er udgivet en Farvandsfortegnelse, og i denne er angivet Hovedretningen af ethvert Farvand, som er afmærket med flydende Sømærker.
Den angivne Hovedretning er altsaa det bestemte for Farven af de flydende Sømærker paa begge Sider af Farvandet uden Hensyn til Farvands Retning paa de enkelte kortere Strækninger. Man vil saaledes udelukkende faa sorte Sømærker om Styrbord og røde om Bagbord, eller omvendt.
Under Gang E. efter i det almindelige indenskers Kystfarvand paa Kysten ved *Skagerrak* vil man hele Vejen faa sorte Stager om Styrbord og røde om Bagbord.
Hvis et Sømærke ligger paa et Sted, hvor to Farvande støder sammen, kan det ofte være vanskeligt at bestemme til hvilket Farvand, Mærket bør henføres. Passer Farven ikke for begge Farvande, er Stagens Farve afpasset enten efter det Farvand, der anses for vigtigst, eller efter det Farvand, hvor Stagen nærmest menes at høre hjemme.
(Kort Nr. 236 og 255.)

Stationernes omtrentlige Beliggenhed:

Rosyth (Skotland E.-Kyst)	56° 01 3/4' N.	3° 26 1/4' W.
Sheerness (England E.-Kyst)	51° 26 1/4' N.	0° 46' E.
Chatham (—)	51° 22 3/4' N.	0° 32' E.
Dover (—)	51° 07' N.	1° 18' E.
Portsmouth (SE.-Kyst)	50° 48' N.	1° 06 1/2' W.
Plymouth (S.-Kyst)	50° 22 1/2' N.	4° 08' W.
Pembroke (W.-Kyst)	51° 41 3/4' N.	4° 57' W.
Berehaven (Irland SW.-Kyst)	51° 39' N.	9° 50' W.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England.

N	2006	Scotland, west coast. — River Clyde—Gourock to Dumbarton.
N	2819	Mediterranean, France. — Plans on the south coast of France.
R	60	Channel Islands. — Alderney and the Casquets.
R	3509	North sea. — Mouths of the Ems.
R	2714	Portugal. — Port Setubal.
R	1130	Mediterranean, Sardinia. — Cagliari bay, Cagliari harbour.
R	1128	Mediterranean, Sardinia. — Ports in Sardinia.
R	715	Indian ocean. — Rodriguez island.
R	2678	China, Yang Tse Kiang. — Nanking to Tung liu.
R	3469	Japan, Inland sea. — Hiroshima wan.
R	1489	West Indies, Bahamas. — Island of New Providence.
R	485	West Indies, Leeward islands. — Santa Cruz.
†	2006	Scotland, west coast. — River Clyde—Greenock to Dumbarton.
†	2819	Mediterranean, France. — Ciotat and Sanary bays.

Frankrig:
Rade-abri de Brest.

Norge:
Tysfjorden, Ofotfjorden og indre Del af Stefjorden.
Ledfortegnelse fra den svenske Grænse til Jæderen.

Tyskland:

N	397	Indischer Ocean. 1 : 12 000 000.
R	37 a	Ostsee, Deutsche Küste: Lübecker Bucht. 1 : 50 000.
R	37 b	Ostsee, Deutsche Küste: Wismar-Bucht. 1 : 50 000.
R	228	Nordsee, Schotland, Ostküste: Tay-Mündung. 1 : 25 000.
R	333	Nordsee, Holländische Küste: Maas-Mündung. 1 : 75 000.
R	314	Englischer Kanal, Frankreich, Nordküste: Ansteuerung von Boulogne. 1 : 15 000.
R	416	Indischer Ocean, Ostküste von Afrika: Moçambique bis Port Natal. 1 : 3 500 000.
R	204	Nordsee, England, Ostküste: Blakeney bis Flamborough Head: 1 : 150 000.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Marts 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	114 1/4	114 1/4	114 1/4
Danmark	88 1/4	86 1/2	86 3/4
Norden	91 — 90 1/2	90 1/2	90 3/4
Gorm	—	—	—
Carl	101 1/2	101 3/4	102
Dannebrog	106 1/2	107 1/2	107 1/2
Skjold	81 1/2	81 1/4	82 1/2
Urania	19 3/4	19 1/2	20
Neptun	98 — 1/4	98	98 1/4
Dampsk. af 1896	99 1/4	99 3/4	100
Hejmdal	119 — 1/2	119 1/2	119 3/4
Østasiatiske	—	140	140 1/4
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	109 1/4	109 1/2	110
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	74 — 73 3/4	73 3/4	74
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats.	—	83 1/2	85
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	82 1/4	84 3/4
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditk.	—	88 1/2	90 1/2
4 % — — — 2. Serie	93	92 1/2	93
4 % — — — 1.	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østlitt. Kreditk.	6	88 1/4	90 1/4
1 % — — — 7.	—	92	92
3 1/2 % Landkreditk.	3	92 1/2	94 3/4
4 % Østlitt. Kreditk.	9	91 1/4	91 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	145	146
Privatbank	111	111	111 1/4
Landmandsbank	143	142 1/4	143
Handelsbank	—	146	146 1/2
Grundejerbank	6 1/2	6	6 3/4
Burm. & Wain	88	88	88 1/4
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	228 1/2	228 1/2	228 3/4
Bryggeri Aktier	245 — 244 1/2	244 1/2	244 3/4

Veekøskurser d. 11. Marts 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.18	18.14
Paris	72.16	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Bers d. 10. Marts 1914.

Russiske Noter	215.00
4 % Russiske Consols	87.70
3 1/2 % Boden Kredit	—
5 % Mexikanske 1899	80.90
5 % Rumænske Stats	100.20
4 % — — — 1890	93.90

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

„Forenede Dampsk.“ 172,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 60,000, „Carl“ 76,000, „Dannebrog“ 800,000, „Skjold“ 52,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 132,000, „Hejmdal“ 104,000, „Gorm“ 52,000, „Neptun“ 124,000, „Dansk-russisk“ 224,000, „Østasiatisk“ 184,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S. og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 312. China Sea—Lingra Island. Pollux rock—Light extinguished. Former Notice, No. 947 of 1913. Position. Lat. $09^{\circ} 10' 05''$ N., long. $104^{\circ} 47' 08''$ E. Character. An occulting white light. Remarks. The beacon from which this light was exhibited has been destroyed. Note. Destroyed 1914. has been placed against this light on the charts. (Notice No. 312 of 1914, dated 21st February.)

Charts affected. No. 1789, Channels between Sumatra, Lingra and Sing kep. No. 2757, Banka strait to Singanore. No. 941 a, Eastern archipelago, western portion. No. 2650 a, China sea, southern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 999. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 593; Revised Supplement 1913.

No. 318. Borneo, East Coast. Balik Papan light-vessel—Alteration in character of light. Position. At a distance of $5\frac{1}{2}$ miles, southward from Tanjung Tanah Merah. Lat. $1^{\circ} 18\frac{1}{2}'$ S., long. $116^{\circ} 57\frac{1}{2}'$ E. Abridged description of new light. — Lt. Fl. ev. 15 secs., 72 ft., vis. 13 m. Details. The fixed white light has been replaced by a light having the indentioned characteristics. Character. A flashing white light every fifteen seconds, showing thus:

Flash, $\frac{1}{8}$ secs.
eclipse, $\frac{1}{2}$ secs.

Elevation. 72 feet. Visibility. 13 miles. (Notice No. 318 of 1914, dated 28rd February.)

Charts affected. No. 3091, Bays and anchorages on the east coast of Borneo. No. 2637, Makassar strait, south part. No. 2636, Makassar strait, north part. No. 941 b, Eastern archipelago, western portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1005. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 364.

No. 330. Bay of Bengal. Burma—Rangoon River Approach. Fairway light-buoy—Alteration in character of light. Position. At a distance of $5\frac{1}{10}$ miles, 85° (N. 84° E. Mag.), from China Bakir lighthouse. Lat. $16^{\circ} 17' N.$, long. $96^{\circ} 16\frac{1}{4}' E.$ Details. The fixed white light has been replaced by an occulting white light every seven and a half seconds, showing thus:

Light, $\frac{1}{5}$ secs.
eclipse, $\frac{2}{5}$ secs.

Variation. 1° E. (Notice No. 330 of 1914, dated 26th February.)

Charts affected. No. 833, Rangoon river and approaches. No. 823, Koronge island to White point. No. 830, Basseln river to Pulo Penang. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 458.

No. 334. Japan—Nipon (Honshu), East Coast. Tone Gawa—Leading lights established. Position. Front light, lat. $35^{\circ} 44\frac{1}{2}' N.$, long. $140^{\circ} 51\frac{1}{2}' E.$ Remarks. These lights, which are in line when bearing 179° (S. 30° W. Mag.), are each exhibited from a white wooden post. Note. Further details with regard to the above lights will be found in Section VIII. of the weekly edition of Notices to Mariners (2nd to 28th February 1914). Variation. 4° W. (Notice No. 334 of 1914, dated 27th February.)

Charts affected. No. 208, Plan of Inu Do Ye Saki and Tone Gawa. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 265. Japan, Korea, &c., Pilot, 1904, page 389. Japan Pilot, 1914 (in press), page 228.

og Kr. 2,037.40 for Afdeling B. — Enke- og Hjælpekassen ejede den 31 December 1913: Kr. 156,610.45. I Understøttelse til Enkerne var der udbetalt over Kr. 8,000.

Sygekassens Regnskab balancerede med Kr. 2,434.16 paa Indtægts- og Udgiftsside. Der var udbetalt Kr. 314 i Understøttelse og Kr. 50.71 i Sygehjælp, og Sygekassen ejer Kr. 13,563.45.

Kassereren gennemgik sluttelig samtlige Legaters Regnskaber. Regnskaberne godkendtes enstemmigt uden nærmere Omtale.

Dirigenten foreslog paa Bestyrelsens Vegne at festsætte Enkeportionen til 48 Kr., da Kassen ikke tillader at sætte den højere.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Lovændringer.

Formanden forelagde derpaa de reviderede Løve til Godkendelse. De fleste af de foreslaaede Ændringer var ubetydelige og for en Del kun redaktionelle, og vedtoges uden nærmere Omtale. Om enkelte Ændringer var der dog delte Meninger, saaledes navnlig om den Bestemmelse, at et Medlem vilde blive slettet, naar Restancen ikke var betalt efter 5 Fjordingaars Forløb.

Kaptajn Poulsen og Kaptajn Schultz fandt denne Bestemmelse for streng og var bange for, at den vilde skade Foreningen.

Kaptajn Schmidt anbefalede derimod Bestyrelsens Forslag og mente, at Medlemmerne har Tid nok til at betale, naar de har Hensend til fem Fjordingaar.

Forslaget vedtoges derpaa.

For Sygekasselovens Vedkommende vedtoges det at forhøje Sygehjælpen fra 5 til 7 Kr. ugentlig.

Lukning af Enkekassen.

Et Medlem havde stillet Forslag om at lukke Enkekassen for Tilgang af ny Medlemmer.

Formanden bemærkede, at Bestyrelsen havde tænkt at ned-sætte et Udvalg til Drøftelse af Sagen.

Kassereren støttede Forslaget, skønt han ikke er Medlem af Enkekassen. Men den har nu ikke 150 Medlemmer, der ofter al Sandsynlighed vil efterlade sig 60 til 70 Enker. Naar den stadig er i Tilbagegang ender det med, at det længstlevende Medlem maa betale for alle de andre og for sig selv med. Han havde derfor tænkt sig det rigtigt at lukke for videre Tilgang og festsætte et Maksimum for Pensionens Størrelse. Der kunde nedsættes et Udvalg, som kunde overveje Sagen inden Efteraaret og forelægge den paa næste Aars Generalforsamling, eller næste Aar igen, mere haster det jo ikke.

Kaptajn Schmidt var bange for, at en stor Mængde Medlemmer vil melde sig ind, naar det bliver bekendt, at man agter at lukke for Tilgang af ny Medlemmer.

Kassereren: Det behøver man ikke at være bange for, da de, der indmeldte sig, ikke vilde kunne have nogen Fordel deraf.

Det vedtoges at henvise Sagen til et Udvalg, hvortil valgtes Kaptajnerne Krohn, Kühl, Mathiesen, Riddersborg samt Formanden.

Ballastfondet.

Sluttelig fortes en kortvarig Forhandling om Styrkelse af «Ballastfondet» paa den Maade, at hvert Medlem aarlig ydede 10 pCt. af én Manneds Gage til Fondet.

Det vedtoges at overveje Sagen, saa den kunde afgøres ved næste Aars Generalforsamling.

Bestyrelsesvalg.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes de efter Tur fratrædende færende Medlemmer, af ikke-færende genvalgtes Kaptajn G. Michelsen, og i Stedet for H. H. Krohn og J. P. Schmidt, som ikke ønskede Genvalg, valgtes Kaptajnerne J. P. Jørgensen og C. Brant. I Stedet for Kaptajn H. V. Bang, der havde nedlagt sit Mandat, valgtes Kaptajn H. P. F. F. Hansen-Holm.

Til Revisorer valgtes Kaptajnerne Ellekilde og J. P. Jørgensen i Stedet for de fratrædende Kaptajner A. Ørum og A. N. Petersen.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt den 6. ds. sin ordinære Generalforsamling, der lededes af Overretsassessor Timm.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, gav en Række Oplysninger om Virksomheden i 1913 og om Foreningens reviderede og trykte

Regnskaber.

Foreningens og Understøttelseskassens Regnskab balancerer med Kr. 28,108.33 paa Indtægts- og Udgiftsside. Af de største Indtægtsposter kan fremhæves Kr. 7,840 i Lejeindtægter af Gaarden ved Holmens Kanal, Kr. 1,330 i Indtædelsesafgift af 10 ny Medlemmer, Kr. 1,710 i Kontingent af Foreningens Medlemmer. Understøttelseskassens største Indtægtspost var Kr. 3,163.50 i Renter af Aktiver og Kontanter i Banken.

Af Udgifterne beløb Administrationsomkostningerne, Gage, Formandens Kontor og Bolig, Tryksager, o. s. v. sig ialt til Kr. 6,820.57. Renten af Ejendomsprioriteten, Skatter, Afgifter, Reparationer m. m.

udgjorde ialt Kr. 4,845.22. Af Understøttelseskassen havde Boboerne i Stiftelsen faaet Kr. 800 i Nytaarsgaver.

Otte gamle Medlemmer havde faaet hver 75 Kr. i Understøttelse. 49 Enker havde hver faaet 50 Kr., 3 Børn hver 20 Kr. og desuden var der givet Kr. 150 i ekstraordinære Understøttelser.

Skipperstiftelsens Regnskab balancerer med Kr. 28,354.94 paa Indtægts- og Udgiftsside. Lejeindtægterne udgjorde Kr. 9,150, Renten af Obligationer m. m. Kr. 6,618.50, Andel i Legater Kr. 1,860 og Gaver i Aarets Løb Kr. 910.

Af Udgifterne udgjorde Prioritetsrenten Kr. 3,250, Skatter og Afgifter m. m. Kr. 2,262.35, Lejegyldtgørelse Kr. 4,295 og Reparationer Kr. 1,675.80.

Skipperforeningen ejede den 31. December 1913 ialt Kr. 525,486.61. Gaarden ved Holmens Kanal er opført til Kr. 90,000, men Prioritetsgælden udgør Kr. 37,000. Stiftelsens Bygning paa Hjørnet af Viktoria- og Istedgade samt Gasværksvej er opført til Kr. 286,900 med en Prioritetsgæld af ialt Kr. 74,000. Foreningens, derunder ogsaa Stiftelsens og Understøttelseskassens øvrige Formue er for største Delen anbragt i forskellige Kreditforenings-Obligationer.

Desuden er der til Foreningen henlagt 25 Legater med Kapitaler, der tilsammen beløber sig til Kr. 341,400. Om Legatindtægterne og disses Anvendelse forelaa reviderede og trykte Regnskaber. Den Hjælp, der er ydet i Form af Frihølig eller Afslag paa Leje, kan ansættes til en samlet aarlig Sum af c. Kr. 9,800. Desuden er der af Stiftelsens Midler ydet i Huslejegodtgørelser et Beløb af Kr. 4,295.

Forskellige Meddelelser.

Ved Grosserer Moses Melchior's Død har Skipperstiftelsen faaet et Legat paa Kr. 15,000, som tilfalder den, naar de, der nyder Renten deraf, er afgaaet ved Døden.

I 1913 er to Medlemmer af Foreningen afgaaet ved Døden og ti ny Medlemmer er kommet til, saaledes at Foreningen ved Nytaar havde 137 Medlemmer.

Paa Bestyrelsens Vegne rettede Formanden til Direktør Martin Carl, der af Helbredshensyn har ønsket at udtræde af Repræsentantskabet, en hjertelig Tak for Direktorens trofaste og energiske Medarbejderskab i Foreningens Anliggender. Forsamlingen sluttede sig til Formandens Udtalelser ved at rejse sig.

Derefter udtalte Formanden: Et af de Spørgsmaal, som Foreningen har fulgt med største Interesse gennem det forløbne Aar, er naturligvis den forestaaende Lovgivning om Navigationsundervisningen og Søneringen.

Som det vil erindres fra sidste Aars Generalforsamling, var det vor Hensigt at gaa direkte til Søfartsministeriet i denne Sag i Tilfælde af, at Rederne i Fællesrepræsentationen vedblivende vilde vise sig uvillige til at hjælpe os i vore Bestræbelser for at faa Uddannelsen af Skibsførere og Styrmand til at holde Skridt med Tidens Udvikling og det Ansvar, som efter Loven paahviler den nautiske Stand.

I Forening med »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874« og »Dansk Styrmandsforening« rettede vi i April Maaned i Fjor en saadan Henvendelse til Regeringen, idet vi gjorde os til Talsmand for det af sidste Kommission udarbejdede Forslag om Planen for den kommende Navigationsuddannelse og derunder navnlig Indførelsen af den saa stærkt paakrævede Fart mellem Eksaminerne. Vi paaheraabte os den Stilling, som Soloven tildeler Skibsføreren som den, der i enhver Henseende har Ansvaret, og som den, til hvem det Offentlige kan henholde sig, og lagde uden Betænkelighed vor Sags Fremme i Ministeriets Haand, i den Bevidsthed, at vi ikke krævede andet og mere, end hvad der er sammenfaldende med det Offentliges egne Interesse og hele Skibsfartens Vel.

Som d'Hrr. af Begivenhedernes Gang vil vide, har Regeringen ved de fremlagte Lovforslag fulgt vort Synspunkt, og vi tor maaske i al Beskedenhed gaa ud fra, at vor Henvendelse, bygget som den var paa de tro Hovedorganisationer indenfor den nautiske Stand, har lagt et Lød med i Vægtsskaalen. Hvad vi ønsker er jo heller ikke andet end at stille visse Fordringer til os selv, til vor egen Stand, idet vi ud fra vor Erfaring som Befalingsmænd maa erklære det for rigtigt og til Gavn for Skibsfarten, at disse Fordringer stilles.

Lovforslagene behandles nu i et Udvalg i Landstinget, og i Tilslutning til hele vort forudgaaende Arbejde i Sagen har vi sammen med de andre to Foreninger søgt Foretræde for Udvalget og saaledes faaet Lejlighed til at udtale ogsaa over for Lovgivningsmagtens Repræsentanter, i hvor høj Grad det, netop i Kraft af vor Stilling, maa ligge os paa Hjerte, at Lovforslagenes Grundsynspunkter ikke fraviges. Med velberaadt Hu har vi sat vor hele Autoritet ind paa Sagen, og vi føler os overtydet om, at Rigsdagen vil forstaa Berettigelsen af vore vel overvejede Krav og ikke give disse til Pris for den snæversynede Forretningsbetragtning, som nogle af vore Rederier beklageligvis har ladet komme til Orde over for Navigationsspørgsmaalet.

Regnskabet godkendtes enstemmigt og et Forslag om at forhøje Formandens Gage til Kr. 2,500 vedtoges ligeledes enstemmigt.

Valg.

I Stedet for d'Hrr. C. F. I. Schmiegelow og Martin Carl, der fratræder Repræsentantskabet, valgtes d'Hrr. L. L. Johnson og S. A. Philipsen. D'Hrr. Hein, Schön og Hagedorn genvalgtes. I Stedet for Hr. Johnson bliver Revisor-Suppleant H. S. A. Olsen Revisor og til Suppleant valgtes Hr. G. I. M. Kühn.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i December Maaned 1913 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 6 amerikanske, 15 britiske, 3 danske, 2 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 6 norske, 7 russiske, 5 svenske, ialt 46. Dampskibe: 6 amerikanske, 1 østrigsk, 15 britiske, 3 tyske, 4 japanske, 3 norske, 2 russiske, 2 spanske, 3 svenske, ialt 39.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 19, Kollision 3, Ild 1, kænret 2, forladt 12, kondemneret 6, savnet 1, ophugget 2; Dampskibe: Stranding 24, Kollision 1, kænret 3, savnet 2, ophugget 9.

Freya, Trawldampskib af Geestemünde, der den 4. ds. strandede paa Island i Nærheden af Reykjavik, er af Bjergningsdamperen »Geir« assisteret fløt og ind til Reykjavik.

Kronan, Skonnert af Skillinge, er den 17. December afsejlet fra Stettin med en Ladning Kul bestemt til Allinge. Der er siden Afsejlingen intet hørt fra eller set til Skibet, og det antages derfor at være gaaet under med Mand og Mus. Besætningen bestod af to Mand.

Ingolff, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under en Snestorm paa Nordkysten af Island faaet Brud paa Maskinen. Skibet, der var paa Rejse fra Husavik til Akureyri, har maattet ankre op i Bugten ved Husavik for at afvente Assistance.

Kentycky, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Newport News til Hjemstedet maattet returnere til Newport N. paa Grund af Søskaade.

Marie, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Søby til Skotland gaaet under i Nærheden af den skotske Kyst. Besætningen, seks Mand, er druknet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 26. f. M. løb en smuk, ny Damper af Stabelen paa Hrr. Wood, Skinner & Co.'s Værft i Newcastle-on-Tyne, bygget til Well Line-Ltd. (Hrr. Tysack & Branfoot) sammesteds, og bestemt for Ruten London—Kalkutta. Skibet, der gør 13 Knobs Fart med fuld Last, har to gennemgaaende Staldæk, Poop, Bro og Bak og afgiver Plads for en Besætning af 82 Mand. Dets Hoveddimensioner er: Længde mellem Perpendikulærerne 425', Bredde 54' og Dybde 33', med meget høje Mellemdæk. Store Vandballasttanke er anbragt i den dobbelte Bund, ligesom der findes Vandtanke i For- og Agterpeaken. Skibet vil blive rigget som en Fore- and Aft-Skonnert. Det vil blive udrustet med alle de nyeste Indretninger for hurtig Lastning og Losning, derimellem 14 Derricks og en særlig Gitterkran, som kan løfte 30 Tons, endvidere findes 12 Dampspil, Dampstyreapparat, elektrisk Lys, traadlos Telegraf og de bedste Apparater til Slukning af Ild. Maskinen vil blive en Firegangsmaskine, som faar Damp fra tre Vandrørskedler af Staal, hvortil kommer en stor Vandrørs-Donkey-kedel, der leverer Damp til Dæksmaskinerne.

Skibets Maskiner er bygget og indsat af North Eastern Marine Engineering Co. Ltd., Northumberland, Engine Works, Wallsend-on-Tyne. Baae Skib og Maskiner er bygget under special survey of Lloyds til højeste Klasse, under Tilsvn af Hrr. Thomson Eyres & Bryers, Sunderland. Skibet fik ved Aflobningen Navnet »Springwell«.

Genem Kjøbenhavns Skibs-Salgs Bureau ved Charles Hvilson er disse Dage solgt:

Damperen »Kronborg« af Helsingør, tilhørende Det Helsingørske Dampskibsselskab, Rederi P. Brown jr. & Co., bygget 1888 i Grange-mouth, 1507/944 Reg.-Tons & 2260 Tons dw. til Windau for £ 6,250.

Skonnert »Magnet« af Svendborg, 114 Reg.-Tons & 220 Tons dw., bygget 1866 i Svendborg og ombygget 1900, Klasse 5. G. G. 1. 1., solgt til Jernavik for Kr. 8,000.

3/m. Skonnert »Husavik« af Lohals, 144 Reg.-Tons, og 270 Tons dw., bygget Faaborg 1902, Klasse 3. 3. G. 1. 1. til 1918, til Skibsreder E. B. Kroman, Marstal, for Kr. 30,000.



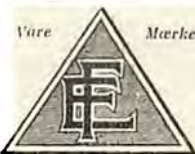
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureauved **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.

Fræs gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**Skibsefterretninger.
Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Reval 6./3. — Alexandra Nielsen, ank. Antwerpen
3./3. — Algarve, Borries, ank. Reval 28./2. — Anglo Dane,
Kanu, afg. Arendal 6./3. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Bruns-
büttel 8./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Livorno 8./3. — Ar-
kansas, Egense, afg. New York 26./2. — Arno, Lepper, pass.
Brunsbüttel 6./3. — Anora, Gommesen, ank. hertil 3./3. — Ba-
ron Stjernblad, Sørensen, pass. Holtenan 9./3. — Beira,
Mortensen, ank. Marseille 8./3. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil
7./3. — California, Petersen, ank. hertil 27./2. — Charkow,
Soberg, ank. Reval 7./3. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Reval
6./3. — Christian IX, Gotthardt, dokkor. — Christians-
sand, Androsen, ank. hertil 8./3. — Dania, Jørgensen, ank. hertil
9./3. — Douro, Sørensen, afg. Antwerpen 7./3. — Ebro, Lunge,
ank. Libau 6./3. — Eshjerg, Strufve, ank. hertil 9./3. — Flori-
da, Andersen, afg. Lissabon 8./3. — Frederik VIII, Thom-
sen, afg. New York 7./3. — Garonne, Kromann, afg. herfra 7./3.
— Hellig Olav, Holst, ank. New York 4./3. — Hengest, Han-
sen, ank. Riga 7./3. — Hjelme, Andersen, ank. Danzig 8./3. — I.
C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Cadix 9./3. — Jolantha, Kyles-
bech, afg. Pillau 9./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 5./3. —
Kentucky, Andersen, ank. Baltimore 6./3. — Kiev, Tønnesen,
afg. herfra 9./3. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 16./1. —
Louise, Svan, ank. London 10./3. — Louisiana, Jon Jensen,
afg. Newcastle 9./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Cavalla 9./3.
— Maryland, Ørsted, ank. Boston 24./2. — Minsk, Harder,
ank. Riga 9./3. — Morsø, Nellemann, ank. hertil 9./3. — Nico-
laj II, Petersen, ank. Antwerpen 3./3. — Nordjylland, Bid-
strup, ank. Antwerpen 6./3. — O. B. Snhr, Pedersen, ank. Havre
8./3. — Omsk, Jacobsen, dokkor i Helsingør. — Oscar II, Hem-
pel, ank. hertil 14./2. — Pennsylvania, Lissner, pass. Storno-
way 23./2. — Perm, Tramp, pass. Brunsbüttel 9./3. — Prøgel,
Iversen, dokkor i Helsingør. — Romny, Bogvad, afg. Tunis 8./3.
— Saga, Hansen, ank. hertil 7./3. — Saxo, Rasmussen, ank. An-
werpen 8./3. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 25./1. — Texas,
Clausen Kaas, pass. Dartmouth 6./3. — Thyra, Myhldorf, pass.
Brunsbüttel 8./3. — Tiber, Pape, ank. Reval 5./3. — Tomsk, Wi-
berg, ank. Swansea 7./3. — Tula, Therkildsen, ank. Newcastle 9./3.
— Virginia, Fischer, ank. New York 7./3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Windau 8./3. — Ama-
lienborg ank. Dunkerque 6./3. — Brattingsborg afg.
Huelva 5./3. — Børglum afg. Kjøbenhavn 4./3. — Dansborg
pass. Sagres 4./3. — Elsberg pass. Sagres 3./3. — Esrom ank.
Rio Janeiro 3./3. — Flynderborg pass. Brunsbüttel 7./3. —
Frøderiksborg ank. Sfax 1./3. — Guldborg ank. Swansea
4./3. — Gurte ank. Tyne 24./2. — Hammershus pass. Peniche
6./3. — Harrildsborg pass. Skagen 7./3. — Hundborg pass.
Kjøbenhavn 4./3. — Jølling ank. Aalborg 7./3. — Jømsborg
ank. Ergasteri 5./3. — Jungshoved afg. Rangoon 5./3. — Ju-
gersborg ank. Blyth 5./3. — Kallundborg afg. Huelva 3./3.
— Kalo ank. Spezzia 6./3. — Klampenborg pass. Coreubion
4./3. — Kronborg pass. Las Palmas 15./2. — Lejre pass. Bar-
badoes 17./2. — Marselisborg ank. Barry 5./3. — Næsborg
ank. Kjøbenhavn 6./3. — Randelsborg ank. Livorno 8./3. —
Silkeborg ank. Hamburg 7./3. — Skanderborg ank. Genua
3./3. — Skodsborg afg. Castellon 6./3. — Spigerborg ank.
Glasgow 7./3. — Stegelborg pass. Hirtshals 7./3. — Stjerne-
borg ank. Huelva 4./3. — Søborg ank. Rotterdam 7./3. —
Taarnborg pass. Hanstholm 6./3. — Ulfborg ank. Livorno
2./3. — Uranienborg ank. Penarth 24./2. — Vordingborg
afg. Windau 7./3. — Ørkild ank. Huelva 25./2.

Vesterhavet. Nordsøen, Lund, afg. Rochefort 10./3. til Car-

diff. — Inger, Skou, ank. Valencia 10./3. — Polly, Mathiasen,
afg. Vojle 10./3. til Nykjøbing F. — Karla, Nielsen, ank. Bristol
10./3. — Cito, Jepsen, ank. Newcastle 10./3. — Gerda, Iversen,
ank. Hamburg 10./3. — Dagmar, Sørensen, afg. Nakskov 10./3.
til Kjøbenhavn. — Nora, Lauritsen, ank. Boness 9./3. — Bodil,
Jensen, pass. Hirtshals 9./3. for Ghent. — Stella, Winther, ank.
Søller 8./3. — Ulla, Hansen, ank. Kjøbenhavn 9./3. — Thyra,
Jessen, ank. Liverpool 7./3. — Laura, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn
7./3. — Marie, Nielsen, ank. Nantes 6./3. — Hebe, Gregersen,
ank. Newport 5./3. — Rigmor, Thomsen, pass. Gibraltar 4./3. for
Hamburg. — Norma, Degn, afg. Königsberg 6./3. til Cardiff. —
Fylla, Winslov, ank. Birkenhead 10./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Johan Siem, Niel-
sen, ank. Kjøbenhavn 4./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen,
afg. Odense 6./3. til Hartlepool. — Russ, Petersen, afg. Methil 26./2.
til Venedig. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Trapani 1./3.
— Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9./2. — Mi-
chail Outchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 28./2. til Pozzeole.
— Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. Sousse 28./2.
— Vladimir Reitz, Olsen, ank. Aleksandria 9./3. — Helmer
Mørch, Thorsoe, ank. Blyth 28./2. — Nown, Dahl, afg. Barry
28./2. til Ancona.

Det østasiatiske Kompagni. Chumpon afg. Kjøbenhavn 9./3.
— Jutlandia afg. Colombo 10./3. hjemg. — Annam afg. Pe-
nang 3./3. hjemg. — Indien afg. Vladivostok 10./3. hjemg. —
Siam afg. Moji 9./3. hjemg. — Tranquebar afg. Sabang 23./2.
hjemg. — Samui afg. Paramaribo 26./2. hjemg. — Bintang
ank. Kjøbenhavn 25./2. — Fiona ank. London 9./3. udg. — Kina
ank. Kristiania 8./3. udg. — Solandia afg. Genua 7./3. udg. —
Arabien pass. Perim 5./3. udg. — Cathay pass. Gibraltar
8./3. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 9./3.
udg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Hamburg 7./3. til Antwerpen.
— London, Larsen, ank. Tyne 5./3. — Paris, Andersen, afg.
Eshjerg 5./3. til Hull. — Bryssel, Knas, afg. Lissabon 3./3. til
Bathurst.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cap Lookout 24./2. — Wien,
Boeck-Hausen, pass. Las Palmas 1./3. for Bordeaux. — Roma, v.
Thun, ank. Rufisque 26./2.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 10./3. — Gul-
faxe, Føhr, afg. Korsør 11./3. til Libau. — Skinfaxe, Hem-
mingsen, ank. Blyth 10./3. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Gjedser
10./3. til Burntisland.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Windau 8./3. —
Anna Mærsk ank. West Hartlepool 9./3. — Chassie Mærsk
ank. Windau 1./3. — Eleonora Mærsk ank. Windau 9./3. —
Hulda Mærsk ank. Grimsby 6./3. — Laura Mærsk ank.
Maddalena 25./2. — Lexa Mærsk pass. Kjøbenhavn 8./3. —
Peter Mærsk ank. Blyth 1./3. — Sally Mærsk ank. Porto
Ferajo 7./3.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Bergen 7./3. — Sara,
Jensen, ank. Ibiza 8./3. — Helene, Sørensen, afg. Tynen 7./3. —
Ragnhild, Schultz, afg. Methil 9./3. — Valborg, Hansen, ank.
Trapani 7./3. — Sjælland, Svarrer, afg. Libau 9./3. — Estrid,
Hansen, afg. Bremen 7./3. — Agnete, Dam, afg. Hamburg 9./3. —
Gunhild, Hansen, afg. Mariager 6./3. — Hermia, Farup, ank.
Leith 9./3. — Alise, Jørgensen, ank. Hamburg 8./3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Huelva 9./3. —
Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. St. Nazaire 2./3. —
Svend, Schmidt, ank. Kolding 6./3. — Urania, Clausen, afg.
Hamburg 5./3.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Calais 9./3. — Europa,
Friis, ank. Aarhus 9./3. — Frankrig, Nielsen, afg. Baltimore
22./2. — Tyskland, Danstrup, afg. Guantanamo 10./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Rouen 10./3.
— Alf, Clausen, ank. Grangemouth 11./3.

Nordseen. Nordland, Andersen, afg. Ghent 10./3. — Kron-
prins Frederik, Andersen, ligger i Kjøbenhavn. — Holland,
Poulsen, ank. Bergen 8./3. — England, Bennetsen, ank. Blyth
9./3.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Dunkerque 10./3. —
Thorvaldsen, Olsen, ank. Swansea 9./3. — Nordpol, Nielsen,
ank. Rouen 10./3.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Bremen 5./3. — Fyen, Nielsen,
ank. Ghent 9./3.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Aalborg 7./3.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Gibraltar 7./3. for Marseille. —
Nelly, Clauseu, pass. Ardrossau 10./3. for Island. — Fanuy,

Eriksen, pass. Bizerta 6/3. for Vardingen. — Alexy, Sørensen, pass. Gibraltar 7/3. for Aalborg. — Dagny, Clausen, ank. Livorno 6/3. — Mary, Duhn, afg. Plymouth 8/3. til Harburg a/d. Elbe.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Nantes 4/3.
H. A. Hansen, Andreasen, ank. Stolpemünde 7/3.

Eros. Enigheden, Jensen, ank. Faaborg 2/3. — Energi, Jensen, ank. Kalundborg 8/3.

Sejlskibe.

Svendborg. Mercur, Lund, ank. Kjøbenhavn 3/3. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 2/3. — Apollo, Nielsen, ank. Tønsberg 2/3. — Neptunus, Nielsen, ank. Kristiansund 3/3. — I. Lotz, Hansen, ank. Frederiksstad 2/3. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Stolpemünde 4/3. — Ragnhild, Wilde, ank. Forsund 3/3. — Criterion, Nielsen, ank. Rudkjøbing 4/3. — Capella, Hansen, ank. Stolpemünde 4/3. — Meta, Møller, ank. Drobak 5/3. — Ludvig, Brandt, ank. Steffen 5/3. — Ruth, Larsen, ank. Flensborg 5/3. — Brita, Jensen, ank. Aarhus 5/3. — Zenitha, Jensen, ank. Cowes Red 5/3.

Eros. Merkur, Christensen, ank. Egersund 2/3. — Aerie, Christensen, ank. Drobak 3/3. — Valkyrien, Weber, ank. Göteborg 3/3. — Acacia, Jensen, ank. Ystad 9/3. — Svale, Rosenbeck, ank. Skagen 3/3. — A. H. Friis, pass. Dungeness 2/3. — Ellen, Nielsen, ank. Aalborg 4/3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlshavn 5/3. — Hydra, Christensen, ank. Horten 5/3. — Havfruen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 5/3. — Hans, Knudsen, ank. Cadiz 5/3. — S. L. Weber, Christensen, ank. Falkenberg 7/3. — Albertha, Kromann, afg. Grangemouth 7/3. til Ceuta. — Nanna, Östermann, ank. Danzig 7/3. — Marie, var den 6/3. til Anker ved Wlammers. — Dana, Boye, var 6/3. til Anker ved Deal. — Pampa, Svendsen, ank. Stolpemünde 8/3. — Astræa, Svane, ank. Rotterdam 9/3. — Herkules, Bager, ank. Warnemünde 9/3.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 12. Marts 1914. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Proviantøringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Styrmandselever.

De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber antager i Løbet af Aaret 1914 atten Styrmandselever; 6 i Maj, 6 i Juli og 6 i Oktober. Det forlanges, at Vedkommende har sejlet 3 Aar med Sejlskib. Eleverne paamønstrer som Matroser i dertil indrettede nye Dampskibe, 6 Elever i hvert, og oppælærer den sædvanlige Matroshyre. Naar den Tid, som fordres til at erhverve Styrmandspatent, er udsejlet, vil de duelige Elever kunne faa gratis Ophold og Kost, mens de frekventerer Navigationsskolen. Dog stilles det som Betingelse, at de, efter at Eksamen er bestaaet, gør Tjeneste i mindst to Aar som Styrmand i Selskaberne.

Ansøgerne bedes henvende sig personlig eller skriftlig hos C. K. Hansen, Toldbodvej 15, Kbhvn., i Skibsuspektionen.

Skib til Salg.

3-mast. Skonn. „Alfa“ af Marstal, bygget i 1899, dr. 295 Reg. Tons, 475 Tons d. w., 175 Stdr. Træ, beliggende i Marstal, er billig til Salg, naar Handel kan ske snarest. Henvendelse til

H. Marius Petersen,
Marstal.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76 Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/s

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frugtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Skibsbygmester søges.

Til Ærøskjøbing Havn, hvor der i Løbet af Sommeren vil blive bygget en ny Ophalingsbedding, søges en Skibsbygmester.

En god Skibsbyggerplads ligger umiddelbart op til Ophalingsbeddingen.

Ansøgninger indsendes til Ærøskjøbing Havneudvalg.

Borgmesterkontoret i Ærøskjøbing, 21. Febr. 1914.

IVER KRABBE.

Skibsfører.

En ældre Skibsfører eller Lods kan faa Plads som Kap-tajn paa en mindre Passager-Dampbaad, der er i indenfjords Fart om Sommeren og nogle Dage om Maanedene i Efteraaret og Vinteren. — Billet, mrkt. „SKIBSFØRER 100“, indlægges paa Bladets Korter.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Udbyttet for 1913 — 20% — udbetales fra og med den 5te Marts i Kjøbenhavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttecoupon for 1913.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet af 1896.

Udbyttet for 1913 — 15% — udbetales fra og med den 5te Marts i Kjøbenhavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttecoupon for 1913.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Udbyttet for 1913 — 15% — udbetales fra og med den 5te Marts i Kjøbenhavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttecoupon for 1913.

Dampskibsselskabet „Fiona“.

Udbytte for 1913 — 8 pCt. udbetales mod Aflevering af de paagældende Udbytte-Kupons af Kjøbenhavns Handelsbank.

Kjøbenhavn, den 6te Marts 1914.

P. B. V.

Svendsen & Christensen.

Dampskibsselskabet „Vendila“.

Udbytte for 1913 — 12 pCt. udbetales mod Aflevering af de paagældende Udbytte-Kupons af Kjøbenhavns Handelsbank.

Kjøbenhavn, den 6te Marts 1914.

P. B. V.

Svendsen & Christensen.

Dampskibsselskabet „Mercur“.

Udbytte for Aaret 1913 — 6 % — udbetales fra den 2. Marts imod Aflevering af paagældende Kupons i Kjøbenhavns Handelsbank.

Dampskibsselskabet „Mercur“ A/S.

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Udbytte for Aaret 1913 — 6 % — udbetales fra den 2. Marts imod Aflevering af paagældende Kupons i Privatbanken i Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet „Vulcan“ A/S.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

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.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Motorspil,

stærk egnet til Løsning i Fartøjer. Motor og Spil er nærdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint approvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

HANSHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantøring 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.

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 A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Kristiansgade 1^o.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124, 1024 & 10124.

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

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:
„Fourthcomp.“

Telefoner:
Central 256 og 10766.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonerter

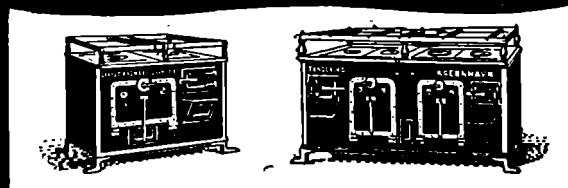
Staal, bygget 1912-13. Klasse 7 100 A 1. — Lasteevne 300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. — Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



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

Fragtdamper,

bygget 1906, til Salg, 1600 Tons d. w., 500 Standard.

Forlang Particulars.

Paul Wagner,

Lübeck. — Deutschland.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Bugserbaad,

bygget 1908, til Salg. Nærmere Oplysninger gennem

PAUL WAGNER,
Lübeck.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.



Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6474.

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.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København 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). Sleurens 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. Redningsbæltter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

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

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutak r & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäskildavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter för

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^A/_S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Hærkristiansen.**

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

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.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer 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,

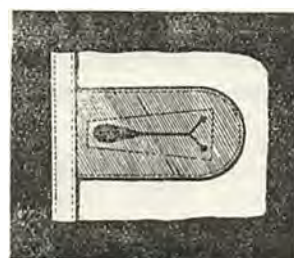
Vester Boulevard 48. Telefon 6552.

OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.



Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. **Faaborg.** Tlf. 246.

Bygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817
6818

Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn.

Eksportlager
Frihavnen.

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 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 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.

AVERTISEMENTSPRIS.

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. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

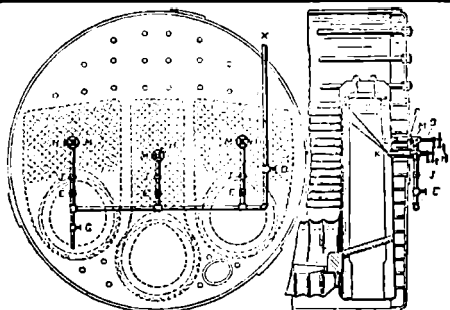
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Marts 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Benser Ilor. Plønder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes holde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Ilor etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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, nrk.: »Palle«
— 40 Kr. —
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eftf.
Sølvørret 4. Telf. Bro 1516 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

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon
5601

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: 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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningdug.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

kantjens 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** anbejales.
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.

Kramtapaksler 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
Kontroltydbemaaler.

Eneforhandler for

Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter

15, KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, *

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.

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.



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

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med all til Faget bekræftende
Reel og billig Betjening garanteres.

Maskinskrivning.
Metodek Undervisn. i Ma-
skinskrivning Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

RATIN



Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

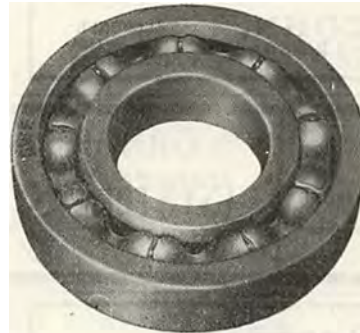


Berg & Larsen
Nyhavn 53, Kjøbenhavn,
og
Chr. Schjerbecks Effort., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

KUGLELEJER D. W. F.

Største Lager.

Benyttes til:
Motorer, Pumper,
Automobiler
etc. etc.
og giver
største
Kraft-Besparelse
og
Drifts-Sikkerhed.



Leveres med:
Selv-Indstilling,
særlig egnede
for
Lejer til
Transmissioner.
Fineste
Præcisionsudførelse

Kugleleje D. W. F.

Forlang Specialtilbud og Referencer.

Telefon
7885.

V. LÖWENER,

Telefon
7885.

Kontorer og Lagere:

Kjøbenhavn: Stockholm: Christiania: Moskou:
Vesterbrogade 9B. Vasagatan 14. Kirkegaden 20. Mjassnitzkaja 32.



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. Helm. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“. Faas i Kjøbenhavn fra de sønliske Foreningers Lokaler og hos Blankesteleers Efftg., Hr. William Jensen, Toldbodvej. Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

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.

Bugserbaad,

bygget 1908, til Salg. Nær-
mere Oplysninger gennem

PAUL WAGNER,
Lübeck.

Bjorch-Jensen & Co.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Kjøbenhavn, den 19. Marts 1914.

Vort største Tramprederi, Firmaet C. K. H a n s e n, har bekendtgjort, at det i Løbet af indeværende Aar agter at antage ialt atten Styrmandselever. Adgangsbetingelsen til disse Pladser er tre Aars Sejlskibsfart. Eleverne vil blive fordelt i tre nybyggede Dampere, ved hvis Bygning dette særlige Formaal er taget med i Betragtning. De paa-mønstres som Matroser med den sædvanlige Hyre, og naar de paa denne Maade har erhvervet den Søfart, der kræves til at løse Søneringsbevis som Styrmand, vil de dueligste af dem kunne faa gratis Ophold og Kost, medens de gaar paa Navigationskolen, for saa vidt de erklærer sig villige til efter bestaaet Eksamen at gøre Tjeneste i mindst to Aar som Styrmand i Rederiet.

Med dette Skridt har det gamle og ansete Rederi givet et praktisk Bidrag til Løsningen af det betydningsfulde Navigatørspørgsmaal. Og umiddelbart forfriskende virker dette Bidrag, ikke mindst paa et Tidspunkt hvor Spørgsmaalet om Navigationsuddannelsen er brændende. Tilbudet er jo mere end favorabelt for unge Mennesker med smaa Midler; der forlanges, at de skal du til noget, det er det hele, thi Fordringen om de to Aars Styrmandstjeneste i Rederiets Skibe, efter at Eksamen er bestaaet, vil jo for dem, der ikke i Forvejen har sat sig et ganske bestemt Maal i anden Retning — og hvor mange har vel det i den Alder — blot være en Fordel mere.

Maaske vil der imidlertid vise sig at ligge en Vanskelighed i Kravet om de tre Aars Sejlskibsfart, eller rettere Spørgsmaalet er dette, om ikke Kravet om Sejlskibsfart er formuleret for svagt. Det er jo nemlig M a t r o s f a r t e n i Sejlskib, der først og fremmest er det afgørende for den Søfart, som skal til for at erhverve Bevis som Styrmand. Efter den gældende Søneringslov af 1892 kræves ialt mindst fem Aars Fart efter det fyldte 14de Aar, hvoraf mindst to Aar i søgaaende Sejlskib og deraf mindst ét Aar som Matros, og efter det i Øjeblikket paa Rigsdagens Bord liggende Lovforslag er Fordringerne følgende: Mindst fire Aars Fart efter det fyldte 15de Aar, hvoraf mindst to Aar i søgaaende Sejlskib af over 60 Tons og deraf atter mindst ét Aar som Matros. Med Hensyn til Matrosfarten i Sejlskib er Fordringerne som det vil ses ganske ens, og den saaledes forlangte Matrosfart bør sikkert i alle Parter Interesse være erhvervet, forinden Andrageren melder sig som Styrmandselev hos Rederiet, hvilket atter vil sige, at den planlagte Ordning vistnok kun kan virke til gensidig Tilfredsstillelse for Rederiet og dets Styrmandselever, saalænge man holder sig til de Folk, der saa tidlig som muligt har skaffet sig fyldig Sejlskibsuddannelse med afsluttende Matrosfart. Men saadanne Folk plejer ganske vist ogsaa at være de bedste.

Under alle Omstændigheder vil det imidlertid være af den største Interesse at se, hvorledes dette Forsøg falder ud, og baade Redere og Navigatorer har Grund til at være de C. K. Hansenske Rederier taknemlig, fordi disse i Gerningen dokumenterer den Opfattelse, at det er Ulejligheden værd at bringe Ofre, naar man derigennem kan skaffe dygtige Folk.

Omtrent samtidig har Det østasiatiske Kompagni i sin nylig udsendte Beretning for 1913 meddelt, at Kompagniet har bestemt sig til at lade bygge et Sejlskib

paa noget over 5000 Tons med Hjælpekrue, dreven af en Dieselmotor paa c. 600 HK., om hvilket Skib Kompagniet venter, at det med Tiden vil tilføre dets Motor- og Dampskibe veluddannede Officerer og Besætninger. Nærmere Oplysninger om denne storstilede Plan foreligger imidlertid endnu ikke for Offentligheden.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

Russisk Adressekommission. Efter at den russiske Handelsminister har givet Børskomitéerne i Libau og Windau Ordre til at stryge den i disse Byers Børsansøgere oplagne Bestemmelse, hvorefter Adressekommissionen skal betales trods Certepartiets Bestemmelser, har Ministeren senere tilskrevet samtlige Børskomitéer at handle overensstemmende med denne Ordre, hvorved det altsaa fra Regeringens Side er givet tydeligt til Kende, at Adressekommissionen ikke maa opkræves undtaget i de Tilfælde, hvor det er vedtaget i Certepartiet eller anden Kontrakt, enten direkte eller indirekte.

Det vil ikke være nødvendigt, at Certepartiet nævner noget om: Fri for Adressekommission, at det intet indeholder om Adressekommission vil være tilstrækkeligt til, at denne ikke kan afkræves.

Hele dette Spørgsmaal er saaledes ved den russiske Regerings Indgriben overfor Børskomitéerne bragt ind i et nyt Spor, hvorved Rederne har faaet Kontraktfrihed og saaledes har det i deres egne Hænder, ved ikke at modtage nogen Adresseklausul i Certepartiet, at befri Skibsfarten for denne ganske uretfærdige Afgift.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening anmoder derfor indtrængende Medlemmerne om paa det mest energiske at arbejde for Adresseklausulens Afskaffelse, hvortil man forventer Skibsmæglernes og alle Interesseredes kraftige Bistand.

Skulde, trods Certepartiets Bestemmelser, Adressekommissionen blive afkrævet, maa Bestyrelsen tilraade at nægte Betaling og om fornødent kun deponere det forlangte Beløb ved Konsulaterne eller Retten, hvorved det vil blive lettere for Rederen senere at erholde Beløbet tilbagebetalt.

P. B. V.

C. Minor Rasmussen.

Konsulatvæsenet. Den 4. Marts har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul W. H. D. Bell i Wellington, New Zealand, under det danske Konsulat i samme By Afsked fra den af ham beklædte Post.

Den 9. Februar har Udenrigsministeriet ansat Direktør H. Holm af Gøteborg som ulønnet dansk Vicekonsul i Gøteborg under det kgl. Konsulat sammesteds.

Den 14. Januar har Udenrigsministeriet ansat F. S. Høffernehl af Sfax som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Tunis.

Den 6. December har Udenrigsministeriet ansat H. P. Olsøn af Santa Cruz, Tenerifa, som ulønnet dansk Vicekonsul i Santa Cruz under det kgl. Konsulat sammesteds.

Efter at det den 16. December f. A. er bestemt, at det danske Konsulat i Foochow nedlægges, og at der oprettes Konsulater i Hankow, Chefoo, Harbin, Kuangliantse og Newchwang, og den 31. December udnævnt den danske Vicekonsul i Hankow, A. T. Brandt, til ulønnet Konsul sammesteds, er Danmarks konsulære Representation i Kina herefter følgende: Shanghai, Generalkonsulatet for Kina, Hankow, Konsul A. Brandt, Amoy, Konsul C. Lee, fungerende. De danske Konsulater i Kanton, Tientsin, Chefoo, Harbin, Kuangliantse og Newchwang bestyres p. l. af den russiske Konsul i de nævnte Byer, hvorhos de russiske Konsulærembedsmænd paa alle de øvrige Pladser, hvor saadanne maatte være ansat, varetager Danmarks konsulære Interesser paa vedkommende Sted.

Den 23. Januar har Udenrigsministeriet ansat T. Schytte af Novorossysk som ulønnet Vicekonsul samstedts under det danske Konsulat i Rostoff.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Byerne Cherson, Odessa, Nicolaiew og Rostow i Rusland er erklæret for kolerafri.

Gibraltarr. Intet Skib, som har haft Forbindelse med Lاراiche, tilstedes Adgang til Gibraltar Havn, medmindre det er over 7 Dage siden, det forlod Lاراiche, og kun naar det efter Lægeundersøgelse viser sig, at Sundhedstilstanden om Bord er god, og at der ikke er forefaldet noget Sygdomstilfælde hverken for Afrejsen eller under Rejsen. Genstande, som kan medføre Smitte, maa ikke bringes i Land uden foregaaende Desinfektion og Klude maa ikke bringes i Land.

Rusland: Byen Debel ved den persiske Havbugt er erklæret for pestsmittet.

Uddelte Præmier til Navigations-elever. Vi har erfaret, at der efter den nu afsluttede Eksamen ved Kjøbenhavns Navigations-skole er blevet uddelt følgende Præmier til flinke Elever: 1) Admiral de Richelieus Præmier (2 Sekstanter) til H. L. Barfoed, Hørsholm, og Evers T. V. Pedersen, Stenderup pr. Vejle. 2) Kjøbenhavns Skipperforenings Præmier, (6 Eksemplarer af »Kend Dit Skib«), som fortrinsvis gives til Elever, der har faret som Styrmand, forinden de bestod Styrmandsekskens 2den Afdeling, til: H. L. Barfoed, Hørsholm, Evers T. V. Pedersen, Stenderup pr. Vejle, H. B. Thomsen, Frederikshavn, Viggo Thomsen, Aarhus, A. J. Bjørn, Kjøbenhavn og E. J. J. Hollender, Nyord.

Nyt Bunkerkuldepoti Helsingør. »Helsingør Bunkerkuldepot« er Navnet paa et nyt Aktieselskab, der med betydelig Kapital er stiftet i Helsingør, og som vil forsyne Skibe med Bunkerkul. Det ny Selskab har, efter Forlydende overtaget Kaas & Sørensens Kulkasser paa nordre Havnemole, og det administreres af Firmaets Inderhavere.

Interesserede i Foretagendet er efter Forlydende Firmaet C. K. Hansen (Generalkonsul Johan Hansen) samt Direktør for »Københavns Bunkerkuldepot«, Andreas Erlandsen. Det er den anden Forretning af denne Art, som i Lobet af faa Uger er etableret her i Byen. Begge Aktieselskaber omfatter 75—85 Dampers delvise Forsyning med Kul og Proviant.

Det synes, som om Helsingør er paa Vej til at blive det, som man i gamle Dage drømte om: en Stabelplads og Udhavn for Københavns overskydende Trafik.

(Berl. Tid.)

The Baltic and White Sea Conferences Aarsmøde vil i Aar blive afholdt i London, Onsdag den 6. og Torsdag den 7. Maj, paa Hotel Metropole. Spørgsmaalet om Krigskontrebande vil komme paa Dagsordenen. Et andet Spørgsmaal, som vil blive behandlet, er Forsinkelsen ved Fragtopgørelser i britiske Havne.

Følgende Dampskibsrederier er fornylig blevet Medlemmer af Foreningen: Walter Runciman & Co., Newcastle on Tyne, 35 Skibe med 125.012 Tons Brutto, Russisk Østasiatisk Co., St. Petersborg, 20 Skibe med 49.782 Tons Brutto og Sive Wright, Bacon Co., Manchester, 7 Skibe med 26.117 Tons Brutto.

Isforholdene ved Sundsvall. Mæglerfirmaet C. G. Wickberg & Sønners E. H. i Sundsvall meddeler os, at Isen der er meget svækket paa Grund af det milde Vejr. Der er aabent Vand ind til Kubiksborg og Havet udenfor er isfrit. Skibsfarten kan rimeligvis ventes genaabnet i Slutningen af Marts eller Begyndelsen af April.

Isbjergene i Atlanterhavet. London, den 18. Februar. Til »Daily Chronicle« telegraferes fra New York: I Morgen afsejler det første af den amerikanske Regering udsendte Skib, der skal advare Dampere til Amerika mod Isbjerge og Drivis. I næste Uge vil endnu et Skib blive afsendt.

Aalborg Dampskibsselskab har i sidste Regnskabsaar haft et Overskud paa 141.000 Kr. Der udbetales 10 pCt. Udbytte af almindelige Aktier og 12 pCt. af Praferentaktier.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler den 9. Marts: Siglufjord nordlig Snestorm. Kap Nord spredt Is, dog farbart. Langenæs isfrit.

Den 14. Marts meddeles, at Isen er landfast ved Kap Nord og strækker sig 30 Km. mod Øst og mindst 45 Km. mod Nord. Umuliggør Passagen. En Del Drivis i Isafjordsdybet.

Udsigten for Skibsfarten paa Kronstad. Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt meddeler os, at Isen fra Kronstadt og søvarts til Seskär — c. 120 Kilometer — stadig er stærk og fast. Mellem Kronstadt og St. Petersborg og paa Newaen er Isen ligeledes endnu stærk. For et Par Dage siden indtraadte igen Tøvejr, saa det kan antages, at Navigationens Aabning kan ventes omkring Midten af April n. St.

Desværre begynder i Aar den russiske Paaske netop ved denne Tid — den (3.) 16. April, og da Arbejdet i Havnen under Helligdagene d. v. s. fra (4.) 17. til (7.) 20. April inkl. ligger stille, og Størstedelen af de bedre Havnearbejdere i Reglen ikke ankommer hertil før Paasken er forbi, kan en god og hurtig Ekspedition næppe paaregnes før efter Helligdagene.

De undersøiske Miner ved Smyrna. Konstantinopel, 12. Marts. Chefen for 4. Armekorps har meddelt Dampskibsagenturerne, at samtlig undersøiske Miner, der var udlagt til Beskyttelse af Havnen under den sidste Krig, er optaget. (Ritz. Bur.)

Carnegie-Fondets Medalje i Sølv er tildelt Styrmand Jens K. Jensen af Aarhus, Matros Carl Poffler af Faaborg og Matros Peter Sofus Madsen af Udberup, alle tilhørende Besætningen paa Dampskibet »Hebe«. Disse tre Mænd har under Storm i Nordsoen hjertet Besætningen fra Motorskonnerten »Kvik« af Nykjøbing M.

Rettelse. I Referatet af Den alm. danske Skibsførerforening af 1874's Generalforsamling, i dette Blads Nr. 11, er Kaptajn Riddersborg ved en Fejlagelse nævnt som valgt til Medlem af et Udvalg angaaende Enkekassen. Det valgte Medlem er Kaptajn Wrisberg.

Skagen Havn. Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. Marts udnævnt Skibsfører af 1 Grad under Vandbygningsvæsenet, R. J. J. Voigt, til Havnemester ved Skagen Havn fra 1. April.

Et dansk Skibsværft paa Stillehavs-kysten. Hovedstaden bringer et Forlydende om, at Burmeister & Wain paatænker at anlægge et Skibsværft i Oakland i Kalifornien til 1 Mill. Dollars. Direktør Iver Knudsen opholder sig netop for Tiden i Kalifornien.

paa Stranden og hjalp til at stivhale Trosserne, men saa skete det, at disse sprængtes i Sammenføjningen, idet Dyvelskløerne gik itu. Hurligt fik man dog denne Mangel rettet, men saa indtraf det, at Linerne af den rivende Strøm bragtes uklar af hinanden ude ved Skibet, og saa var det umuligt at hale Redningsstolen ud til Skibet.

Lilleheden Redningsmandskab besluttede sig da til at gøre et nyt Forsøg med Redningsbaaden, idet man tænkte sig at kunne benytte Redningstrossen til at hale sig ud til Vraget. Den bragtes i al Hast flot og roedes ud efter, men i Mellemtiden var det lykkedes den skibbrudne Besætning at klare Linerne. Da Redningsbaaden nærmede sig Trossen for at benytte denne, blev den derfor tilvinklet om at lande, ogsaa af den Grund, at det maatte befrygtes, at den kunde komme i Kollision med Linerne. Den blev derfor landsat, og i al Skyndsomhed itede dens Mandskab til for at hjælpe ved Redningen i Redningsstolen.

Det blev en haard Tur for de Skibbrudne paa Grund af Redningslinernes lave Anbringelse over Vandet. Den svære Redningstrosse var saa godt som paa hele sin Længde i Vandet, saa at Redningsstolen maatte hales gennem Braadsoen. Men Søfolkene gik paa, da det var den sidste Udvej til Redning. Den første, som kom i Land, var Kokken, og han var ogsaa næsten mere død end levende, da han blev modtaget, men der holdt en Vogn parat til straks at køre ham til det nærmestliggende Hus, ligesom ogsaa Lægehjælp var til Stede.

Det gik nu rask med Redningen, og Kl. 1½ Em. var hele Besætningen, ialt 9 Mand, i Sikkerhed. Det var alle sammen unge og raske Folk, og dette maa da ogsaa tilskrives, at de alle reddedes, thi der hører dog en betydelig Modstandskraft til at kunne udstaa over et halvt Døgn Ophold i en kold Vinternat paa et Bovspryd, idelig overskyldt af Braadsø.

Men ogsaa Redningsmændene var udmattede, de havde kæmpet i det meste af et Døgn med Elementerne, og de havde dog en Tørn tilbage med at bringe Materiellet i Hus, saa at det alder var i Orden til ny forefaldende Virksomhed. Dog Anstrengelserne var snart glemt ved Tanken om, at de var kronet med Held, og at intet Menneskeliv var gaaet tabt. Der var kun faa af de paa Kysten til Stede værende, som troede paa et lykkeligt Resultat, og de Skibbrudne havde ogsaa opgivet Haabet, idet flere af dem i Flasker havde sendt Afskedshilsner til deres Paarørende, hvilke ogsaa drev i Land.

Det strandede Skib var Barkskibet »Orient« af Brantevik, som maaler 330 Tons, og førtes af Kaptajn E n g s t r o m, paa Rejse fra Hartlepool til Uddevalla med Kul. Skibet er fuldstændig Vrag. —h.

Fragtmarkedet.

Forretningsgangen er i de fleste Retninger fremdeles tung og slæbende: Markederne savner en solid Underbygning, og Befragterne beslitter sig efter bedste Evne paa at trykke de i Forvejen ikke videre gode Rater, hvilket Rederne selvfølgelig ikke godvilligt gaar med til. Medens Sortehavet, Østen og U. S. ikke viser nogen nævneværdige Forandringer i Ugens Løb, hverken i Retning af Begær eller Rater, synes der at skulle komme mere Liv i River Plate Markedet, idet Majshøsten skrider godt fremad og siges at blive betydelig større end de nærmest foregaaende Aars. De sidste Dage har haft et større Antal Befragtninger at opvise end Tilfældet længe har været. Udfragterne fra Wales ligger temmelig uforandret, maaske dog nærmest en Kende bedre, til Middelhavet ligeledes. Østersøen er uforandret livløs. Der fragtedes bl. a. som følger i de forskellige Markeder:

Ø s t e n. Hvede Sydaustralien 25/ à 25/6 U. K. eller Kontinentet. Annullering 30. Marts. Erts Port Pirie 23/ Antwerpen. Maj. Ris fra Birma 20/ Fiume eller Kon-

tinentet. Marts—April, fra Saigon 21/6 én, 22/ to Havne Frankrig, April, fra Kohsiehang 21/3 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet. April—Maj. Bombay 15/9 Dødvægt-basis én udsøgt Havn, 16/3 to Havne eller Dunkerque alene, Marts.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Kherson, Nikolajeff eller Odessa 7/1½ Rotterdam, 7/4½ Emden eller Weseren, 7/9 Hamburg, 3 d. mindre Byg, 20. Marts—10. April. Mindre Baade 8/ à 8/3 N. C. eller »any«, 8/6 à 8/9 Hamburg, Marts—April. Fra Sulina 9/ Lissabon, 9/3 Bordeaux, prompt. Azow 9/ N. C. eller »any«, 9/6 Hamburg, pr. 20.—30. Marts, 1/ mere pr. 25. April—10. Maj. Erts Poti 8/4½ à 8/6 Rotterdam (5.000/6.500 med 600/600 daglig), Marts. Salt Eupatoria 11/ St. Petersburg, (4.000), pr. Slutningen Marts, 10/6 Riga, April.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø fra Aleksandria c. 5/6 til Hull eller London. Erts 4/9 Algier/Grangemouth, 5/ Rotterdam, 4/ Cardiff, 4/ Carthage/Rotterdam (5.000—6.000), 4/6 Midlesbro (4.000), 6/ Venedig/Oslebshausen (5.700 med 700/700 daglig). Fra Bilbao 4/ Rotterdam eller Newport (3.000—4.000), 4/3 Glasgow (2.000), 4/3 Ayr (1.900), 4/9 Dunkerque (2.500).

Nordamerika. Planker Miramichi 38/9 Liverpool (1.500 Stds.), Maj, 36/3 Campbellton/Liverpool eller Manchester (1.600 Stds.), Juni, 37/6 Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (1.600 Stds.) pr. September. Kul 10/ Virginia/Palermo, Marts. Tømmer fra Golfen 75/ Rotterdam eller Delfzyl, 76/3 Rotterdam og Delfzyl eller Tyne, 77/6 alle tre Havne, April. Pensacola 80/ to Havne Holland og London, 95/ Genua eller Neapel, 97/6 begge Havne, April. Timecharter enkelt Rundtrip U. S. og Vestindien 3/1½ Dødvægt, Levering og Tilbagelevering Nord for Hatteras, 4/3 à 4/6 Levering Cuba, Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet, pr. Marts, 12/6 à 12/9 pr. April, 14/ à 14/3 pr. tidligst 10. Maj, 14/6 pr. tidligst 15. Juni, alt med 6 d. mindre direkte Havn. La Plata 9/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion, meget prompt. Bahia Blanca 13/ for Havre til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 11/6 for Hvede, April. Quebracho fra Santa Fé 18/ Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg, Ladedage 25. Marts.

Østersøen. Reval 10 d. Hvedebasis Rotterdam, 1/ Antwerpen eller Ghent. Fra Libau eller Windau 8 à 8¼ d. Rotterdam, 9 d. London, 9¼ d. Dunkerque. Pulpwood Mk. 20 til Rotterdam eller Lübeck, Fres. 28 Kortprops Ghent. Fra Stettin Mk. 4¼ tungt Korn til Rotterdam, 4/9 London, 5/6 à 5/9 Vestkysten. Memel 6/6 Sveller til London eller Hull.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/3 Helsingør (1.850), 4/3 Mariager (1.800), 4/6 Fairwater (1.850), 4/9 Norrköping (1.450), 5/3 Bordeaux (3.300), 7/3 Oporto (1.400), 7/9 Barcelona (3.600), 6/3 Algier (2.200—2.500), 7/6 Genua (3.600), 8/3 Venedig eller Ancona (4.500), 7/3 Piræus, Zea eller Syra, Firth of Forth 4/3 Aalborg (1.200), 5/3 Horsens (800), 4/3 Kiel (1.900), 5/6 Chantenay (1.500), Humberen 4/3 Kjøbenhavn (1.550), 4/4½ Nakskov (1.600), 4/3 Libau (2.500). Fra Cardiff eller Newport 5/ Lissabon (3.200), 6/ Gibraltar (2.800), Fres. 8.50 Marseille (4.500), 7.75 Algier (3.200), 7/6 Genua (4.400), 7/10½ Venedig eller Ancona (6.800), 7/ Konstantinopel (5.000), 7/3 Port Said (6.600), 6/9 Las Palmas (2.800), 9/9 Sierra Leone (2.000), 13/9 à 14/ Montevideo (5.000—7.000), 14/6 Rosario (3.700).

Skrevet den 17. Marts 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles paa Dødpunkt, og der er kun en Brøkdæl af Laster fremme til den fragtledige Tonnage for hurtig Afsejling, saa at der er Sandsynlighed for, at en Del Skibe forbliver oplagt til Genaabning af Bottenhav og Finskebugten, hvad der efter de tilbudte Fragtrater pr. straks ikke synes at være Tab

Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart meddeler, at der i Kristiania er udstedt følgende Bekendtgørelse til Forebyggelse af generende Røg fra Dampskibe medens disse henligger i Byens Havn.

»I Henhold til Sundhedsforskrifternes § 25 paabydes, at der i Ildstederne i Dampskibe under Ophold paa Byens Havneteritorium skal fyres paa en saadan Maade, at de ikke besværer med Røg. Overtrædelse heraf vil blive anmeldt til Forelæggelse af Mulkt.«

Paabudet vil blive kontrolleret saavel af Sundhedskommissionen som af Havnevesnet, og saaledes, at der, hvor Overtrædelse menes at finde Sted, først — som en Advarsel — vil ske Henstilling til den paagældende Maskinmester, forinden Skibet anmeldes til Forelæggelse af Mulkt; der kan andrage fra 8 til 800 Kr.

Barkskibet „Orient“s Stranding.

(Fra vor Vestkystkorrespondent.)

Fornylig fandt der paa den jyske Vestkyst en Stranding Sted, hvor der fra Kystboernes Side blev udvist et storslaaet Mod og ihærdige Anstrængelser for at redde de Skibbrudne, og *Dansk Søfartstidendes* Læsere bør derfor gøres bekendt med denne Affære:

Det var stormende og regntykt Vejr Søndag Aften den 25. Januar, da Strandvagten blev sendt ud. Klokken mellem 9 og 10 blev der pludselig bemærket et stærkt Blus inde under Kysten Syd for Hirtshals, og da Vagtmanden straks var klar over, at det maatte hidrøre fra en Stranding, afbrændte han et Blaalyt for at avertere de Skibbrudne om, at de var observeret, og derefter ilede han til det nærmeste Alarmeringshus for derfra at tilkalde Hjælp af Redningsvesnet. Det var Redningsstationen Norre Tornby, der saaledes blev alarmeret, og i al Hast blev det til denne hørende Mandskab og de til Apparaternes Transport nødvendige Heste sammenkaldt. Mørkt var det i Vejret, men trods dette og med de tarvelige Vejforhold lykkedes det dog at bringe Stationens Redningsbaad til det omtrent $\frac{1}{2}$ Mil fjerntliggende Strandingssted, saa at den noget før Midnat kunde gaa ud.

Der var en ualmindelig høj Braadsø, og der løb en rivende Strøm Nord efter, men desuagtet lykkedes det at faa Redningsbaaden bragt flot, og af alle Kræfter blev der kæmpet for at naa ud over Revlerne til det strandede Skib. Men skønt Redningsbaaden var sat ud et langt Stykke til Luvart af dette, viste det sig, at Strømmens Magt var for stor, idet den snart satte Redningsbaaden saa langt i Læ af Skibet, at man indsaa Umuligheden af at opnaa Forbindelse med dette, og Redningsbaaden maatte landsættes.

Da Opsynsmanden ved Redningsstationen straks, da han kom til Stranden, havde indset, at Forholdene var yderst vanskelige, og at det var nødvendigt, at der kom en Redningsbaad, mere til Stede, telefonerede han til Nabostationen Lilleheden om at komme til Hjælp, og i al Hast var da ogsaa Mandskabet fra denne Station bleven sammenkaldt og førte Redningsbaaden til det omtrent 1 Mil fjerntliggende Strandingssted. Ogsaa her blev der valgt et betydeligt til Luvart liggende Udgangssted, og Kl. 1 om Natten gik Redningsbaaden i Mulm og Mørke ud, men det gik den paa samme Maade, som den anden Redningsbaad, det var umuligt at kæmpe sig igennem Revlebraadet, inden Baaden var ført saa langt i Læ af Strømmen, at det var umuligt at opnaa Forbindelse med Skibet, og Redningsbaaden maatte landsættes. Den blev ligesom Baaden fra Norre Tornby hurtigst muligt læsset paa Vogn igen og kørt op til Luvart af Strandingen. Det var en højst besværlig Transport, da der var et ualmindeligt Højvande, saa at Søen slog op imod Klitbakkerne, og adskillige Gange vælede den sig ind mellem Mandskabet

og Hestene, saa at alt laa mellem hinanden, men det lykkedes dog tilsidst at komme op betydeligt til Luvart af Strandingen med begge Redningsbaade, saa at de var klar til atter at gaa ud.

Der blev nu prøvet paa at opnaa Forbindelse ved Hjælp af Raketapparatet, men det var umuligt paa Grund af den voldsomme Sø, der overskyllede hele Forstranden, at opstille Raketstativet, og man maatte ty op i Klitbakkerne, men dette forøgede ogsaa Afstanden ud til Skibet. Dertil kom, at dette stod meget uheldigt for at træffe, idet Stævnen var vendt ret ind mod Land, saa der var kun et lille Maal at skyde efter. Der blev efterhaanden aflyret flere Raketter, og man forsøgte ogsaa med de ny tredobbelte Raketter, som har en betydelig Rækkeevne, men enten faldt de betydeligt ved Siden af Skibet, eller ogsaa naaede de ikke ud, saa man stod lige hjælpeløs.

Da alle tilhaanden værende Midler saaledes glippede, og da man paa Grund af det uigennemtrængelige Mørke ikke vidste noget om, hvorledes Forholdene ved Skibet var, besluttede efter stedfunden Samraad de to Opsynsmænd for Redningsstationerne sig til at indstille videre Redningsforsøg til Dagens Frembrud. Der blev dog nu ligesom tidligere afbrændt Strandingslys paa Kysten, og der blev udsendt Patruljemandskab for Tilfælde af, at de Skibbrudne skulde forsøge at lande i egen Baad eller drive i Land i hjælpeløs Tilstand. At det ikke var uden Grund, fik man senere at høre, idet Skibsmandskabet virkelig havde paatænkt at sætte en Baad ud for dermed at søge at naa Land, og det maa ligefrem betegnes som en Lykke, at denne Baad under Udsætningen blev revet bort af en Braadsø og knust, da det vilde have været umuligt for en Skibsbaad at gaa ind over Revlebraadet uden at kænre, og alle om Bord værende vilde sikkert være omkommen.

Det blev en lang Ventetid, men endelig lysnede Dagen den 26. Januar, og man saa nu det strandede Skib staaende paa 2den Revle. Stormasten var falden, og Skibet var sunken saa dybt, at Dækket laa til Vandet. Agterfra vælede den nægtige Braadsø sig hen over Vraget, og Besætningen havde søgt Tillflugt paa det eneste Sted, hvor de kunde være, nogle i Fokkerigvingen og andre paa Bovspryd.

Vinden var tiltaget betydelig i Styrke, saa at det nu blæste en meget haard Storm, og den havde skaget sig mere vestlig, saa at den bar omtrent ret paa Land, og Braadsøen var ualmindelig høj, ligesom Strømmen langs Land løb med svær Styrke.

Alligevel var Redningsmændene klar til at vove et nyt Forsøg. Lilleheden Redningsbaad gik først ud, men det gik ligesom tidligere, trods ihærdigt Arbejde var det umuligt at bekæmpe Braadsøens Magt og den rivende Strøm. Den blev snart sat i Læ af Strandingen, og paa samme Maade gik det Norre Tornby Redningsbaad, de maatte begge landsættes uden Resultat, men blev i al Hast kørt op til Luvart for atter at være klar til at gaa ud.

Der blev da atter forsøgt med Raketterne, og efter at et Par af disse uden Resultat var aflyret, lykkedes det endelig ved Hjælp af en tredobbel Raket at lagge Linen over Rigningen. Nu kom der et højst besværligt Arbejde for de Skibbrudne med at hale Stjertblokken med Udlinglinen ud, idet den rasende Strøm forte alt Linegodset i Læ i en stor Bugt. Adskillige Gange maatte de hvile ud, men efter over en Times haardt Arbejde lykkedes det at faa Blokken ud. Egentlig skulde den have været fastgjort paa Fokkemasten, men denne saa vel som Mesanmasten slingrede allerede da fra den ene Side til den anden og truede med hvert Øjeblik at ville falde, saa Søfolkene valgte at fastgøre den paa det mere sikre Bovspryd.

I Land gik man saa i Gang med at hale den svære Redningstrosse ud, men Afstanden og den haarde Strøm gjorde, at der maatte benyttes to sammenføjede Trosser. Endelig kom Trossen om Bord og blev ligeledes fastgjort paa Bovsprydet. Masser af Mennesker var til Stede

Tider, som efter en Række mindre gode Aar var i høj Grad tiltrængt, nærede man nærmest Ønsket om at vende tilbage til mere rolige Forhold. Disse Ønsker skulde hurtigere end man troede blive realiseret henad Efteraaret i det forløbne Aar, idet Fragterne daledede rask over hele Verden, og man oplevede det Særnsyn i Løbet af nogle ganske få Maanedre at svinge fra den omtalte Højkonjunktur ned til Fragter paa et meget beskedent Niveau. Denne Dalen har fortsat sig i Vinterens Løb, og først i den allersensede Tid viser der sig paany Tegn til, at man igen kan haabe paa et bedre Fragtmarked. Mit bestemte Indtryk er, at en af de medvirkende Aarsager til Nedgangen var en hovedkuls Underbyden af hverandre af Frygt for det daarlige Fragtmarked Verden over.

Det synes vanskeligt at finde nogen egentlig Grund til dette pludselige Sammenbrud af Fragtmarkedet, da Verdenshandelen lige saa lidt som Tilgangen af ny Tonnage kan antages at have givet Anledning dertil. Ganske vist viser Lloyds Statistik for Aaret 1913, at man omkring Marts Maaned var naaet til det højeste Antal Nybygninger, der overhovedet er kendt i Skibsfartens Historie. Dette store Tal virker imidlertid ikke saa afskrækkende, idet en meget betydelig Del af Skibene dels er bygget til specielle Farter, navnlig til Overførelse af Petroleum, og dels kommer ind under Kategorien de store Atlanterhavsfarere til Rute fart.

Naar der fra forskellig Side og deriblandt fra enkelte fremragende Mænd indenfor Skibsfarten er bleven udkastet Planer om allerede nu at gaa i Gang med en systematisk delvis Oplægning af Skibe over hele Verden, mod at de Rederier, der lagde Skibe op, erholdt en vis Godtgørelse fra de Skibe, der holdtes i Fart, forekommer dette mig paa det nuværende Tidspunkt absolut at være forhastet. Det rimeligste vilde være at antage, at saaledes som Forholdene ligger, der maaske kan blive Tale om Overgangsmaal, hvor man maa være forberedt paa mere beskedne Resultater og Dividender end i de sidste forløbne, men om disse saa atter vil føre til en mere permanent Nedgangstid, er det vanskeligt at udtale sig om; noget særligt Tegn derpaa kan næppe paavises i Øjeblikket.

Resultatet af det forløbne Aars Drift har været udmærket. At Udgifterne for Selskaberne paa forskellige Punkter er større, ligger i Forholdenes Natur, idet Hyre og Omkostninger ved Lastning og Losning er stadig stigende, hvorimod det ved gennemført Økonomi og ved Indskrænkninger i Driftsomkostningerne er lykkedes paa den anden Side at opnaa Besparelser, der kan modvirke Forhøjelserne.

Bestyrelsen har i Betragtning af de gode Tider, der benyttedes til Bortsalg af enkelte af de ældre og mindst fordelagtige Baade, besluttet sig til at lade bygge Stedfortrædere for disse, dels fordi det nu var lykkedes at opnaa rimelige og forsvarlige Priser, og dels fordi Selskaberne paa Grund af Kontrakter og andre Forhold i nogen Grad var hæmmet af det mindre Antal Skibe.

En af Vanskelighederne ved Aarsopgørelsen har været at danne sig et Skøn over, hvad der maatte anses for et passende Udbytte til Aktionærerne, idet der jo med vore Afskrivinger i 1912 og i Fjor er henlagt saa betydelige Beløb, at et større Udbytte under alle Omstændigheder maatte kunne forsvares. I Betragtning af Selskabernes gode Status og under Sammenligning med, hvad andre udelandske Selskaber under nogenlunde samme Forhold har kunnet udele, har Bestyrelsen anset det for at være passende at foreslaa et Udbytte af for Dampskibsselskabet Dannebrog 20 pCt. af Aktiekapitalen, for Dampskibsselskabet af 1896 15 pCt. og for Dampskibsselskabet Neptun 15 pCt.

Ved at sammenligne Resultaterne af Driften for i Fjor med dem for Aaret 1912 maa det tages i Betragtning, at man for Dampskibsselskaberne Dannebrog og Neptuns Vedkommende har sejlet med to Baade mindre, og for Dampskibsselskabet af 1896 med en Baad mindre, saaledes at det — ved at tage Gennemsnitsindsejlingen for hvert af Skibene i 1913 — tør siges, at Resultatet praktisk talt er det samme.

Bestyrelserne er paa Rederiets Henstilling derom gaaet med til, at Selskaberne tager Spørgsmaalet om »Lærlinge i vore Handelskibe«, de saakaldte »apprentices«, op til selvstændig Behandling. Allerede ved Ordningen af Kontrakterne for de ny Baade vedtoges det, at disse tre Skibe skulde indrettes til at kunne have et mindre Antal Lærlinge om Bord, og naar disse da havde sejlet den nødvendige Tid med Skibene under særlige Forere, vilde de være at anse for at staa i Rederiets Tjeneste, saa længe de deltog i Undervisningen paa Navigationskolerne indtil Eksamen var bestaaet, hvorefter de til Gengæld forpligtede sig til efter endt Eksamen at forblive mindst et Par Aar i Rederiets Tjeneste.

Hvad angaar Udsigterne for Fremtiden, vil man af det foregaaende have set, at jeg ikke betragter disse i et allfor mørkt Lys, da jeg føler mig nogenlunde overbevist om, at vi inden ret længe vil se en Opgang paany, og at den nuværende mere eller mindre Nodstilstand næppe vil være længe. Skulde jeg skuffes i saa Henseende, tror jeg at turde udtale, at man dog for indværende Aars Vedkommende vil være delvis dækket gennem de allerede indgaaede Kontrakter, og hvad de senere kommende Tider angaar, vil sikkert Selskabernes Aktionærer kunne føle sig trygge ved Bevidstheden om, at vor Status er forbedret i en saadan Grad, at man tør imødesætte kommende Tidens Storme med mere Sindsro end nogensinde for i Selskabernes Historie.

Fabrikant Møsserschmidt bragte Bestyrelsen og særlig den korresponderende Reder en Tak for det udmærkede Resultat, der vidned om et stort og intensivt Arbejde i Aktionærernes Interesse.

Dernæst aflægtes Regnskabet af hvilket vi gengiver følgende: Brutto Indtægten for samtlige Skibe beløber sig til Kr. 6.591.753.71, og samtlige Udgifter andrager Kr. 4.412.901.86. Driftsoverskudet

bliver saaledes Kr. 2,499,022.67, herfra gaar saa Renter af Prioritetslaan, Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Rederiets Bidrag til Pensionsfondet, Skatter og meget andet til et samlet Beløb af Kr. 376,860.97, hvorefter Netto Overskudet andrager Krouer 2,122,161.70. Til Reserve- og Fornyelsesfonden er henlagt Kr. 600,000 og dette udgør derefter Kr. 3,942,654.64. Til Klassifikations- og Reparationsfondet er henlagt Kr. 150,000, Udbyttet andrager 10 pCt. af Aktiekapitalen eller Kr. 450,000, ekstra Udbytte Kr. 450,000, henlagt til Fornyelsesfond til Nybygninger Kr. 450,000 og til næste Aar overføres Kr. 22,161.70. Der gaves Decharge, hvorefter det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Kaptajn i Marinen E. Andersen, genvalgtes.

Dampskibsselskabet af 1896.

I dette Selskab afgaves den samme Beretning som for Dannebrog's Vedkommende, dog at det blev særlig bemærket, at samtlige Udgifter vedrørende »Tuborg's Kollision samt Driftstabt allerede var indgaaet i Regnskabet for 1912, hvorefter det Beløb, som nu saa godt som sikkert vilde indvindes gennem Forsikring i Lloyd, kom indværende Aar til gode. Det drejer sig om et ikke ringe Beløb.

Af Regnskabet fremgaar det, at Bruttoindtægten for samtlige Skibe andrager Kr. 2,596,693.39 og Udgifterne andrager Kr. 1,763,300.54, det samlede Driftsoverskud bliver saaledes Kr. 860,548.69, efter Fradrag af Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Rederiets Bidrag til Pensionsfondet, Skatter o. s. v., fremkommer et Nettooverskud paa Kr. 718,102.39. Paa Skibenes Indkøbskonto er afskrevet Kr. 250,000 og Reservefondet udgør nu Kr. 1,817,004.17, til Klassifikationsfondet og Reparationsfondet er henlagt Kr. 50,000. Udbyttet til Aktionærerne andrager 10 pCt. eller Kr. 200,000 ekstra Udbyttet til Aktionærerne Kr. 100,000. Til Fornyelsesfondet er til Nybygning henlagt Kr. 100,000 og til næste Aar overføres Kr. 18,102.39. Der gaves Decharge, hvorefter det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Kaptajn Jacob Holm, genvalgtes som Medlem af Bestyrelsen.

Primærkhandler Ruben vilde gerne vide, om der var en Bedring i Fragterne.

Generalkonsul Johan Hansen: Enkelte Markeder har været deprimerede, men den allersidste Tid udviste en Bedring, særlig for La Plata-Markedets og Middelhavets Vedkommende.

Neptun.

Ogsaa for Neptuns Vedkommende aflægtes den for Dannebrog afgivne Beretning.

Af Regnskabet fremgaar, at Brutto Indtægten for samtlige Skibe andrager Kr. 1,994,901.86, og de samlede Udgifter Kr. 1,321,377.67. Driftsoverskudet andrager herefter Kr. 680,786.12, herfra gaar Renter af Prioritetslaan, Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Rederiets Bidrag til Pensionsfondet, Skatter, Revisorerens Løn, o. s. v. til et samlet Beløb af Kr. 121,110.66. Netto Overskudet beløber sig til Kr. 559,675.46, heraf afskrives Kr. 200,000 paa Indkøbskontoen, og Reservefondet udgør nu Kr. 1,114,038.43, til Klassifikations- og Reparationsfondet henlægges Kr. 50,000. Udbyttet til Aktionærerne andrager 10 pCt. eller Kr. 150,000 og ekstra Udbytte Kr. 75,000, henlagt til Fornyelsesfondet til Nybygninger Kr. 75,000 og overført til næste Aar Kr. 9,675.46. Der gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Gustav Hecksler.

Dampskibsselskabet Torm

holdt den 10. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Fenger.

Forretningsforen, C. Kraemer, aflægde Beretning og Regnskab:

Aaret 1913 var for første Halvaars Vedkommende bedre end 1912, nærmest fordi det ikke som Aaret forud var hjemsogt af Strejker. Derimod kunde sidste Halvdel af 1913 langtfra holde Trit med 1912 og i Særdeleshed sidste Kvartal. Ikke blot udeblev Fragtstigningen ved Eftersørens Begyndelse, som i 1912 udgjorde 2—3 sh. pr. Ton for Kul til Østersøen og tilsvarende paa andre Markeder, men Fragterne veg endog stærkt ved Aarets Slutning. Medvirkende hertil var, at Kornafskibningerne fra Rusland saa godt som udeblev. Samtidig med de lavere Fragter var Bunkerkullene dyrere.

Vi skal afholde os fra nogen Profeti for 1914. Man kender kun den forløbne Del af Aaret, som ret forstaaelig ikke kan kaldes tilfredsstillende for Skibsfarten i Almindelighed. I den allersidste Tid har der været lidt Bedring at spore, bl. a. ogsaa for Træktrakter over Aaret, og man maa haabe, at den vil blive fortsat; men det er vanskeligt at have nogen Mening derom. Under alle Omstændigheder maa man regne med, at Driftsomkostningerne er stegen paa alle Omraader.

Alle Baadene har været beskæftiget paa Nord- og Østersøen, Vestengland, Kanalen, det biseayiske Hav, Portugal og Vest-Middelhavet.

Da det i et Dampskibsrederi er nødvendigt at sørge for nyt Materiel til Støtte for de ældre Baade, har Bestyrelsen hos Kjøbenhavn's Flydedok og Skibsværft bestilt en Dampor paa e. 1,850 Tons. Den skal leveres i August, og vi haaber, at den vil vise sig at være en fordelagtig Forøgelse af Fladen. Byggesummen er 350,000 Kr.

Skibenes samlede indsejlede Overskud har været Kr. 698,666.11, deri er betalt alle Udgifter til Surveys. Havarier, Re-

ved for Rederne. Kornlaster mangler helt. Islaster fra Østnorge er kun ganske enkelte og til meget lave Rater. I Syd- og Vestsverig er der Tomhed for Beskæftigelse. Vest fra ligger Markedet uden Forandring, og der slutes kun ganske lidt for Foderstof- og Claylaster, medens Kullaster helt mangler, og Fragtraten er saaledes nominal.

Angaaende de mindre Skibe er det just ikke Livlighed Fragtmarkedet er præget af. Nordtyskland slutter nærmest kun af Kornlaster fra Haanden og i Munden, og nogen Bedring heri er der egentlig ikke Udsigt til: Raterne har imidlertid gennemeaaende holdt sig. fraregnet maaske Stettin, som ikke opfylder de Forhaabninger, man havde næret. Der sluttedes fra denne Plads for Cement til Danmark 5 M. og noter for Kul til Bornholm og Kjøbenhavn 3½ til 4 M.: Danzig noter for Rug pr. Marts 6 M., pr. April 5½ M., Colberg for Havre 6 M., Stralsund 5 M., og de nordslesvigske Pladser har sluttet til kun 4 à 4½ M. ligeledes for Havre; ogsaa Hamburg er for Tiden fløv. Hvad angaar Norge og Sverig, er alt uforandret, og det samme gælder ogsaa for Danmark fra Provinserne som af Korn næsten slet intet har i Markedet. Kjøbenhavn, hvor der stadig kun er forholdsvis faa fragtsøgende Skibe, sluttede bl. a. Majs til Rønne 14 Øre, Klid til Stege 5 Kr. Bremen 6½ M., samt Salpeter til Nykjøbing F. 13 Øre; førend i Begyndelsen af næste Maaned ventes der ikke nogen Importdamp af videre Betydning.

Generalforsamlinger.

Det dansk-franske Dampskibsselskab

har den 28. Februar afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Friderichsen.

Den korresponderende Reder, A. N. Petersen, aflagde Beretning og Regnskab. Aaret havde for Selskabet været meget tilfredsstillende, skont der var indtraadt et uventet og stærkt Fald i Fragterne. Indeværende Aar tegnede langt fra saa godt, som dets to Forgængere, men for Selskabet var det en Støtte, at der var sluttet adskillige Kontrakter for 1914 allerede i 1912 og 1913.

Regnskabet udviste et Overskud paa c. 145,000 Kr., hvoraf Aktionærerne faar 31,500 Kr. eller 10 pCt., medens 100,000 Kr. henlægges til Reservefonden og Resten overføres til næste Aar.

Grosserer Munk Jønsen mente, at det udmærkede Regnskab kunde tillade et større Udbytte, særlig i Betragtning af de uforholdsmæssig store Henlæggelser.

Direktør Jønsen havde for Regnskabets Fremkomst ment, at 10 pCt. var et passende Udbytte, men i Grunden kunde, naar Regnskabet var saa smukt, 15 pCt. være forsvarligt.

Sagfører Svendsen. Ringsted, vilde finde det urigtigt at gaa til større Udbytte under de nuværende Konjunkturer.

Rødøren mente, at Udbyttet ikke burde være større, man maatte hellere se at komme ind paa et nogenlunde ensartet Udbytte, og man maatte huske, at Reservefonden ogsaa var et Udbyttereguleringsfond.

Efter at Direktør Jønsen havde takket Bestyrelsen og særlig Rederen for det smukke Resultat, gaves der Decharge for Regnskabet.

Tøjassuranceforeningen Neptun

holdt den 31. Januar Generalforsamling. Formanden, Forretningsfører N. J. Ohlsen, mindedes først i smukke Ord de Medlemmer, der i Aarets Løb var gaaet bort, hvorefter han oplæste det reviderede Regnskab for Aaret 1913 som godkendtes. Der forelaa forskellige mindre Erstatningskrav, hvorom man traf Afgørelse.

Til Bestyrelse genvalgtes Forretningsfører N. J. Ohlsen og Navigationslærer H. J. Christensen.

Til Revisorer genvalgtes Skibsreder R. H. Rasmussen og Navigationslærer G. C. O. Hanson.

Søassuranceforeningen Æra

afholdt ordinær Generalforsamling den 14. Februar paa Hotel Æra i Marstal.

En ret talrig Forsamling af Interessenter var kommet til Stede. Formanden, Navigationslærer H. J. Christensen, aabnede Generalforsamlingen og ønskede Medlemmerne et godt Nytaar. Aaret 1913 havde ikke været særlig heldigt for Foreningen, idet der fandtes et Underskud, som man dog haabede ad Aare at komme nd over. Der havde desværre ogsaa i Aarets Løb været Tab af Menneskeliv, og jeg vil bede Medlemmerne ogsaa her ved denne Løjlighed mindes de Savnede. Forsamlingen gav sin Tilslutning hertil ved at rejse sig.

Forretningsfører E. Holm oplæste det reviderede Regnskab af hvilket vi gengiver følgende Uddrag:

Indtægter: Kalkulerede Havarier fra sidste Aars Regnskab Kr. 40,400.00; ordinær Præmie Kr. 61,194.95; Tillægspræmie Kr. 69,421.18; Ekstrapræmie Kr. 13,459.38; »en Procent af indmeldte Skibe« Kr. 2,352.00; Mulkt 5.23; refunderet paa forliste Skibe Kr. 29,608.24; II Afdelings Andel i Udgifterne Kr. 1,565.82; Renter Kr. 15,557.32; indvunden ved Udtrækning af en Obligation Kr. 53.74; Aarets Underskud Kr. 7,696.43; ialt Kr. 241,314.29.

Udgifter: Dispatcherede Havarier og Udbetaling ved Totalforlis Kr. 141,154.79; Dispatchørsalær Kr. 2,310.50; øvrige uafgjorte Havarier kalkuleret til Kr. 83,000.00; Brandforsikringspræmie Kr. 718.06; »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« Kr. 3,698.30; Kommuneskat Kr. 1,840.80; Lønninger Kr. 3,369.00; Besigtelsesmandens Rejsudgifter Kr. 3,194.00; Kontorudgifter Kr. 1,203.73; forskelligt Kr. 2,681.19; ialt Kr. 241,314.29. Kassebeholdningen ved Aarets Udgang beløb sig til Kr. 1,013.01. og Selskabets samlede Formue andrager Kr. 506,222.97.

II Afdeling.

Indtægter: Kalkulerede Havarier fra sidste Aars Regnskab Kr. 8,050.00; ordinær Præmie Kr. 7,588.87; Tillægspræmie Kr. 12,763.85; Ekstrapræmie Kr. 3,006.51; refunderet paa forliste Skibe Kr. 3,641.73; en Procent af indmeldte Skibe Kr. 330.00; Renter Kr. 2,063.97; Aarets Underskud Kr. 2,354.79; ialt Kr. 39,799.72.

Udgifter: Dispatcherede Havarier og Udbetaling ved Totalforlis Kr. 29,588.90; Dispatchørsalær Kr. 245.00; øvrige uafgjorte Havarier til Kr. 8,400.00; Andel i Administrationsudgifterne Kr. 1,565.82; ialt Kr. 39,790.72. Formuen andrager Kr. 65,464.14.

Formanden gav et Par oplysende Bemærkninger til det oplæste Regnskab, der godkendtes.

Derefter gik man over til Behandlingen af Dagsordenen.

Der vøltoges først en Del Lovændringer, som derefter traadte i Kraft straks.

Det vedtoges at yde Sømandshjemmet en Gave paa Kr. 150.00 og en nyoprettet Sømandsskole i Marstal fik et Tilskud af Kr. 100.00.

Bestyrelsen henstillede til Førerne at holde alt muligt adskilt og ligeledes at have deres Kort rettet op til Dato.

Der var Forslag om en ny Taksationstabel. Forslaget var fremkommet fra Kaptajn Stegmann m. fl.

En Skibsfører, der var paa Fart, havde skriftlig henvendt sig til Generalforsamlingen og foreslaaet, at der ydedes et Tilskud til Skipperforeningens Alderdoms- og Enkekasse. Skrivelserne henlægges.

Til Bestyrelsen genvalgtes H. J. Christensen og L. J. Bager, jun., der efter Tur fratraadte.

N. J. Ohlsen udtalte Forsamlingens Tak til de to Bestyrelsesmedlemmer for den Tid de allerede havde siddet.

Som Suppleant genvalgtes B. B. Friis til trods for hans Ønske om Fritagelse. Til Revisor genvalgtes R. R. Løvsen. Til Delegerede til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« genvalgtes Skibsreder B. B. Friis, Sejlmager H. Petersen og Navigationskolebestyrer F. Hansen.

Formanden sluttede Generalforsamlingen med et Leve for Foreningen. Skibsreder Carlsen udbragte derefter et Leve for Bestyrelsen.

Sønderho Enkekasse

afholdt den 11. ds. sin ordinære Generalforsamling. Formanden, Skibsreder S. A. Fischer, omtalte Virksomheden for de to sidste Regnskabsaar, og oplæste sidste Aars Regnskab, som balancerede med Kr. 6,291.65, og godkendtes.

Af Indtægtørne anføres her, at der er indbetalt Kr. 1,483 i Kontingent. Fra Hr. A. Dahl i Liverpool er som Gave indkommet Kr. 400, og fra Knohr & Buchards Nachf., Hamburg, Kr. 50. Til 54 Enker er i Understøttelser udbetalt Kr. 3,477. Enkekassens Formue er Kr. 26,058.26 og Kr. 2,829.60 i den fallerede Vestjyllands Landmandsbank.

De C. K. Hansen'ske Dampskibsselskaber

afholdt den 4. ds. deres aarlige Generalforsamling.

Vi har allerede tidligere meddelt, at Selskaberne ligesom i Fjor har et ualmindeligt smukt Resultat at opvise, hvorfor Selskabernes Bestyrelser har kunnet deklareere saa smukke Udbytter som 20, 15 og 15 pCt.

Rederiet har til Fulde draget Nytte af Højkonjunkturen i 1912 og 1913, saa at det foruden at give Aktionærerne Løn for deres Tualmodighed i de senere Aar ogsaa har kunnet konsolidere ganske betydeligt, saa at alle Selskaberne har stroget Posten: »Kassekredit« og i Stedet for har et betydeligt Beløb i Kassen.

Det er under disse Forhold forstaaeligt, at Aktionærernes Takkemøgelighed overfor Rederiet — som det nedenfor vil ses — kom til Udtryk paa Generalforsamlingen.

Dampskibsselskabet Dannebrog.

Den korresponderende Reder, Generalkonsul Johan Hansen, aflagde Beretning og Regnskab, idet han bl. a. udtalte følgende:

Var 1912 et Aar, der maa henregnes til de allerbedste for Skibsfartens Vedkommende, kan dette maaske i nok saa høj Grad siges om Aaret 1913. Hvilket af Aarene, der bærer Prisen i saa Henseende, heror vel nok tildes paa Forholdene og Fragtafslutningerne indenfor de enkelte Rederier, men taget under ét for det siges, at begge maa anses for Rekordaar. At en saadan Højkonjunktur skulde strække sig over et endnu længere Tidsrum, var neppe til at vente, og efter at Rederne i Almindelighed havde faaet Tid til at konsolidere deres Selskaber og drage Fordel af de gode

parationer etc. Efter Fradrag af Administration, Renter, Kaplak, Tantiemer etc., ialt Kr. 81,291.55, foreslaar Bestyrelsen at udbetale 18 pCt. Dividende med Kr. 198,000, at henlægge til Reserve- og Fornyelsesfonden Kr. 354,000 og ekstra til ny Kedler etc. Kr. 55,000 og endelig at overføre Kr. 44,331.01 til 1914. Af Reserve- og Fornyelsesfonden, som efter Henlæggelsen i Aar udgør Kr. 550,000, foreslaas det at afskrive Kr. 150,000 paa Skibene. For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer J. Salomon genvalgtes som Medlem af Bestyrelsen.

Fra Sø og Land.

Motorskibe og Sikkerheden til Søs. Til Opbevaring af Brændseloljen i Motorskibe bruges nu, og i hvert Tilfælde i de første Aar, Skibets Bundtanke, saaledes som man har set ved »Selandia». Naar man nu antager, at de største Skibe i Fremtiden skal drives frem ved Dieselmotorer og have Plads til Oljen, vil man se, at det kan ikke indskrænkes til Bunden alene, man maa forlænge Tanken op ad Siderne paa Skibene. Det bliver saaledes som et Skib inden i Skibet, hvilket i høj Grad vil forøge Sikkerheden til Søs.

Lad os antage, at Fremtidens transatlantiske Motorskibe svarer i Størrelse til »Mauritania». Tager vi »Selandia» til Forbillede, finder vi, at de 2,500 HK. med alle Hjælpemaskiner bruger 11½ Tons pr. Dogn (det virkelige Forbrug er c. 10 Tons). Vort tænkte Skib med 68,000 HK. bruger da 313 Tons Olje pr. Dogn og i 4½ Dag 1,487 Tons. Vægtfylden af Oljen, der bruges i »Selandia», er 0.95, saa at den indtager et Rumfang af 56,000 engelske Kubikfod. Dybgaendet af »Mauritania» er 37 Fod og Længden 760 Fod. Deplacementet ved maksimal Dybgaende er 43,000 Tons, og derved faas Undervands-Volumenet 1,505,000 engelske Kubikfod. Naar der nu lægges et andet Skib inden af samme Form og overalt 1 Fod fra det ydre, faar det indre Skib et Undervands-Volumen af 1,404,700 engelske Kubikfod. Forskellen er 90,300 engelske Kubikfod. Denne Mængde Olje er nok til at seile over til Amerika og Halvvejen tilbage. Ved at forhøje det dobbelte Skib kunde man faa Plads til Olje for meget længere Rejser. Om den praktiske Skibbygning kan muliggøre Konstruktionerne ved saadant et dobbelt Skib, kan ikke forudsiges, men Sikkerheden til Søs vilde blive forøget.

(»The Engineer».)

Havarier og Forlis.

Siam, Dieselmotorskib, tilhørende Det asiatiske Kompagni, har paa Hjemrejsen fra Kobe været i Kollision med en Dampner »Oriental» og faaet betydelig Skade. Skibet reparerer foreløbig for Rejsen fortsættes.

Anna, Jagt af Lohals, grundstødt paa Provøstenen, er af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn. Skibet er læk. Ladningen, der bestod af Godnings-Sække, maatte losses, forinden Flotbringelsen.

Egir, 3/m. Skonnert af Marstal, er strandet paa Marokko-kysten. Mandskabet er reddet.

Bygdø, norsk Dampner, er paa Rejsen fra Hamburg til Christiania med en Ladning Stykgods, sunket efter Kollision med dansk Dampner »Dania» udfor Skagen. Besætningen blev reddet om Bord i Fyrskibet. Een Mand døde.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i December Maaned 1913. Der er anmeldt ialt 785 Havarier, mod 803 i samme Maaned 1912, heraf var 641 Dampskibe og 144 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 186, Sammenstød 267, Anløbning af Nødhavn 93, Maskinskade 75, beskadiget af Ild 34, af haardt Vejr 97, forskellige Aarsager 31, sunket 1, forladt 1.

Der er anmeldt ialt 76 Totalforlis, mod 75 i samme Maaned 1912, heraf 36 Dampskibe og 40 Sejlskibe. Aarsagerne har været Stranding 39, Sammenstød 9, Ild 2, forsvundet 6, kæntrret 2, sunket 10, kondemneret 1.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet i Aaret 1913 indberettede Havarier og Totalforlis.

Der er anmeldt ialt 7,074 Havarier mod 7,250 Aaret forud, heraf 5,854 Dampskibe og 1,220 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 1,982, Sammenstød 2,345, Anløbning af Nødhavn 552, Maskinskade 674, beskadiget af Is 28, af Ild 459, af haardt Vejr 748, forskellige Aarsager 262, kæntrret 2, sunket 12, forladt 10.

Der er anmeldt ialt 703 Totalforlis, mod 801 Aaret forud, heraf 317 Dampskibe og 386 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 377, Sammenstød 84, beskadiget af Is 4, af Ild 26, forskellige Aarsager 2, forsvundet 47, kæntrret 7, sunket 87, forladt 44, kondemneret 25.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned 1914. Der er anmeldt ialt 652 Havarier mod 749 i samme Maaned 1913, heraf 549 Dampskibe og 103 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 199, Sammenstød 166, Anløbning af Nødhavn 55, Maskinskade 61, beskadiget af Is 16, af Ild 30, af haardt Vejr 97, forskellige Aarsager 26, sunket 2.

Der er anmeldt ialt 84 Totalforlis mod 86 samme Maaned 1913, heraf 34 Dampskibe og 50 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 42, Sammenstød 6, beskadiget af Is 2, af Ild 1, forsvundet 10, kæntrret 1, sunket 8, forladt 12, kondemneret 2.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 26. Februar sattes Dampneren »Arnold Mærsk», bygget for Regning A. P. Møllers Rederier, her i Vandet fra Messrs. William Gray and Co.s Værft i West Hartlepool. Skibet bliver bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde 290' 6", Bredde 40', Dybde 21' 4". Skibet er forsynet med Dobbeltbund og store Ballasttanke og er i det hele udrustet som en første Klasses Fragtdampner, særlig egnet til Østersofart. Maskinerne er Tripleekspansionsmaskiner leveret af Central Marine Engine Works. (Shipp. Guz.)

Den af Dampskibsselskabet Progress Rederi, Firmaet Holm & Wonsild, paa Helsingør Jernskib- & Maskinbyggeri bestilte ny Dampner paa 2,350 Tons, vil snart være færdig fra Værftet. Skibet, der har faaet Navnet »Henry Tegner», skal anvendes i Fart paa Nord- og Østersøen.

Paa Skibbygger Johansens Værft i Marstal løb den 14. ds. en Skonnert af Stablen. Skonnerten fik Navnet »Iris» og dens Fører bliver Kaptajn Anton Stegmann.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 14./3. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 3./3. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 14./3. — Anglo Dane, Kann, ank. hertil 16./3. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 10./3. — Antwerpen, Madsen, ank. Palermo 15./3. — Arkansas, Egense, ank. hertil 17./3. — Arno, Lepper, ank. Antwerpen 9./3. — Aurora, Gommesen, ank. hertil 3./3. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. hertil 10./3. — Beira, Mortensen, afg. Marseille 14./3. — Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem 15./3. — California, Petersen, afg. herfra 16./3. — Charkow, Soeberg, ank. Riga 14./3. — Chr. Broberg, Larsen, afg. Reval 16./3. — Christiansund, Andresen, ank. hertil 14./3. — Dagmar, Mueller, pass. Sagres 10./3. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 9./3. — Douro, Sørensen, afg. Riga 17./3. — Ebro, Lunge, pass. Brunshüttel 16./3. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 16./3. — Florida, Andersen, ank. hertil 16./3. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 13./3. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 12./3. — Hengest, Hansen, ank. hertil 16./3. — Hjelms, Andersen, ank. Danzig 16./3. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Oporto 16./3. — Jolantha, Kylesbech, ank. London 16./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 16./3. — Kentucky, Andresen, ank. Filadelfia 14./3. — Kiew, Tonnesen, ank. hertil 16./3. — Loire, Caignon, ank. Bordeaux 16./1. — Louise, Swan, pass. Hollenau 17./3. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. New York 15./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Galata 13./3. — Maryland, Ørsted, afg. Boston 10./3. — Minsk, Harder, ank. Riga 9./3. — Morsø, Nellemann, ank. Pillau 17./3. — Nicolai II, Petersen, afg. Antwerpen 15./3. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Reval 16./3. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. hertil 16./3. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 14./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 16./3. — Perm, Tramp, ank. Libau 12./3. — Romny, Bogvad, afg. Livorno 16./3. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 16./3. — Saxo, Rasmussen, ank. Antwerpen 8./3. — Seine, Le Dizes, ank. Dunkerque 15./3. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 13./3. — Thyra, Myhldorf, pass. Brunshüttel 17./3. — Tiber, Pape, afg. Reval 14./3. — Tomsk, Wiberg, pass. Gibraltar 16./3. — Tula, Therkildsen, afg. Newcastle 12./3. — Tyr, Thaning, ank. hertil 16./3. — Virginia, Fischer, ank. Filadelfia 13./3.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 12./3. — Amalienborg ank. Blyth 12./3. — Brattingsborg pass. Kjøbenhavn 16./3. — Borglum afg. Tyne 14./3. — Dansborg ank. Königsberg 16./3. — Elsborg afg. Sunderland 14./3. — Esrom ank. Rio de Janeiro 3./3. — Flynderborg afg. Rotterdam 13./3. — Frederiksborg ank. Valencia 15./3. — Guldborg afg. Swansea 9./3. — Gurte pass. Eastbourne 15./3. — Hammerhus ank. Cardiff 10./3. — Harrildsborg ank. Ghent 10./3. — Hundborg afg. Leith 14./3. — Jelling ank. Aarhus 15./3. — Jomsborg afg. Ergasteria 10./3. — Jungshoved afg. Colombo 13./3. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 14./3. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 15./3. — Kalo afg. Spezia 13./3. — Klampenborg ank. Sunderland 14./3. — Kronborg ank. Montevideo 10./3. — Lejre pass. Barbados 17./2. — Marselisborg afg. Cardiff 12./3. — Næsborg ank. Helsingør 10./3. — Randelsborg afg. Livorno 14./3. — Silkeborg afg. Hamburg 14./3. — Skanderborg ank. Genua 3./3. — Skodsborg pass. Portland 15./3. — Spjogerborg afg. Glasgow 13./3. — Stogelborg ank. Bordeaux 14./3. — Stjerneborg afg. Huelva 12./3. — Søborg afg. Rotterdam 10./3. — Taarnborg afg. Newcastle 14./3. — Ulfborg pass. Gibraltar 14./3. — Uranienborg ank. Penarth 24./2. — Vordingborg pass. Tyne 15./3. — Ørkild afg. Huelva 14./3.

Vesterhavet. Nancy, Pederseu, pass. Torr Head 16./3. for Swansea. — Nordsoen, Lund, ank. Cardiff 13./3. — Stella, Winthor, afg. Gandia 15./3. til Hamburg. — Thyra, Jessen, pass. Hirtshals 17./3. for Frederikshavn. — Ellen, Thoft, pass. Ardrossan 14./3. for Seydisfjord. — Fylla, Winslow, afg. Swansea 14./3. til Alicante. — Gorda, Iversen, afg. Hamburg 15./3. til Bilbao. — Johanne, Mikkelsen, ank. Palamos 13./3. — Karla, Nielsen, afg. Swansea 15./3. til Almeria. — Marie, Nielsen, ank. Swansea 15./3. — Nora, Lauritsen, ank. Esbjerg 16./3. — Olga, Christensen, afg. Cardiff 11./3. til Palma. — Polly, Mathiasen, afg. Nykjøbing F. 14./3. til Liverpool. — Rigmor, Thomsen, ank. Hamburg 14./3. — Cito, Jepsen, afg. Frederikshavn 16./3. til Königsberg. — Bodil, Jensen, ank. Ghent 16./3. — Dagmar, Sørensen, afg. Fakse 17./3. til Rødvig. — Ulla, Hansen, afg. Kjøbenhavn 17./3. til Kolberg. — Norma, Degn, ank. Cardiff 12./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Johan Siom, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hatlepool 14./3. til Norresundby. — Russ, Petersen, ank. Venedig 14./3. — Wladimir Sawin, Carsteussen, afg. Trapani 13./3. til Norge. — Excellence Pleske, Tannobek, ank. Aalborg 9./2. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Pozzuoli 12./3. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Sousse 9./3. til Stettin. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Aleksandria 9./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Blyth 10./3. til Messina. — Nawa, Dahl, ank. Ancona 15./3.

Det ostasiatiske Kompagni. Jutlandia afg. Colombo 10./3. hjemg. — Aunam pass. Perim 15./3. hjemg. — Indien ank. Hongkong 17./3. hjemg. — Siam ank. Dalny 11./3. hjemg. — Tranquobar afg. Port Said 13./3. hjemg. — Samui afg. St. Thomas 11./3. hjemg. — Bintang afg. Kjøbenhavn 10./3. udg. — Fionia ank. Antwerpen 18./3. udg. — Kina ank. Antwerpen 14./3. udg. — Solandia pass. Suez 13./3. udg. — Arabien afg. Sabang 18./3. udg. — Cathay pass. Suez 18./3. udg. Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Demerara 16./3. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Calais 13./3. — Martha, Christensen, afg. Cartagena 14./3. — Elua, Rathje, afg. Sorisse 4./3. — Therose, Pedersen, ank. Blyth 17./3. — Harriet, Larsen, afg. Glasgow 13./3. — Dagny, Therkildsen, afg. Granville 15./3. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 7./3. — Jeanne, Olsen, afg. Burntisland 17./3. — Vera, Riso, ank. Tynen 9./3. — Daisy, Jørgensen, ank. Toulon 16./3. — Annine, Leth, ank. Tripolis 17./3. — Kamma, Løffler, afg. Huelva 12./3. — Betty, Lageseu, ank. Nizza 13./3.

A. P. Møllers Rederier. Hønborg pass. Kjøbenhavn 12./3. — Anna Mærsk ank. Blyth 14./3. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 12./3. — Eleonora Mærsk afg. Windau 15./3. — Hulda Mærsk ank. Libau 15./3. — Laura Mærsk ank. La Palaise 13./3. — Lexa Mærsk ank. Windau 15./3. — Peter Mærsk ank. Windau 14./3. — Sally Mærsk ank. Follonica 15./3.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Bergen 17./3. — Sara, Jensen, afg. Ibiza 14./3. — Helene, Sørensen, afg. Tyne Dock 7./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Rouen 17./3. — Valborg, Hansen, afg. Trapani 16./3. — Sjølland, Svarter, pass. Holtenua 18./3. for Dunkerque. — Estrid, Hansen, afg. Barrow 17./3. — Agnete, Dam, pass. Bridgetown 16./3. til Bordeaux. — Gunhild, Hansen, ank. Aarhus 15./3. — Hormia, Furup, ank. Oslebshausen 16./3. — Elise, Jørgensen, afg. Hamburg 11./3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, pass. Dungeness 17./3. — Kronprins Louise, Gislason, ank. Blyth 17./3. — Svend, Schmidt, ank. Stettin 13./3. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 5./3.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 17./3. — Europa, Friis, ank. Brügge 15./3. — Frankrig, Nielsen, afg. Havanna 3./3. — Tyskland, Danstrup, ank. Jacksouville 12./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Newport 17./3. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 16./3.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Neufahrwasser 16./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavn. — Holland, Poulsen, afg. Bross 17./3. — England, Bennetsen, ank. Karrebæksminde 17./3.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Rouen 17./3. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Swansea 13./3. — Nordpol, Nielsen, ank. Dunkerque 10./3.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Inmingham 14./3. — Fyen, Nielsen, ank. Ghent 9./3.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Antwerpen 10./3. — London, Larsen, afg. Newcastle-on-Tyne 12./3. til Oran. — Paris, Andersen, ank. Assens 13./3. — Bryssel, Kaas, ank. Bathurst 12./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cap Lookout 24./2. — Wien, Bøck-Hansen, ank. Bordeaux 11./3. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 13./3. til Bremen.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 16./3. — Gulfaxe, Faber, ank. Libau 14./3. — Skinfaxe, Lemmingsen, ank. Korsør 17./3. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Burntisland 14./3.

Dania. Elv, Nielsen, ank. Marseille 10./3. — Nelly, Clausen, ank. Reykjavik 16./3. — Fanny, Eriksen, pass. Sagres 13./3. for Vlordingen. — Alexy, Sørensen, afg. Esbjerg 17./3. til Horsens. — Dagny, Clausen, ank. Marseille 13./3. — Mary, Dulu, afg. Hamburg 17./3. til Vianna-de-Castillo.

Ero. Enighed, Jensen, ank. Nyborg 15./3. — Emanuel, Svane, ank. Sundorland 14./3.

Thure. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Trelleborg 14./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Højndal, Petersen, ank. Paimpoole 11./3. — Anna, Fisker, ank. San Valery en Caux 11./3. — Danmark, Husfeldt, ank. Granville 11./3. — Niels Juel, Olsen, ank. Stettin 12./3. — Helge, Nielsen, ank. Horten 12./3. — Concordia, Møller, ank. Skelskør 13./3. — I. Koføed, Andersen, ank. Dysart 12./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aarhus 13./3. — Fortuna, Jørgensen, ank. Falmouth 14./3. — Vulborg, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 14./3. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Anstruther 15./3. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Stolpemünde 16./3. — Nowsky, Nielsen, ank. Bandholm 13./3. — London, Andersen, ank. Horten 13./3. — Sophie, Hansen, ank. Drammen 14./3. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Arendal 16./3. — Triton, Jensen, ank. Blyth 14./3. — Garibaldi, Jørgensen, pass. Gibraltar 9./3. — Hans Ditlev, Staugaard, ank. Lübeck 10./3. — Althea, Petersen, ank. Ronne 9./3. — Niels, Nielsen, ank. Kirekaldy 16./3. — Martin Nilsson, Jensen, ank. Isle of Wight 17./3.

Ero. Invorurie, Friis, ank. Aalborg 10./3. — Albertine, Madsen, ank. Nyborg 10./3. — Fuglen, Schmidt, ank. Odense 10./3. — Husavik, Hansen, ank. Kjøbenhavn 10./3. — Johanne, Jørgensen, ank. Drøbak 10./3. — Rota, Ohlsen, afg. Rabat 10./3. — Ægir, Winther, ank. Rincoun Tetueu 11./3. — Ansgar, Jørgensen, ank. Cardiff 11./3. — Salus, Andersen, ank. Faro 12./3. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Warnemünde 12./3. — Bertha, Madsen, ank. Karlshamn 12./3. — H. C. Grube, Svane, afg. Swansea 11./3. til Ystad. — Rolf, Christensen, pass. Brunsbüttel Koog 12./3. til Hamburg. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Danzig 13./3. — Henry, Jensen, ank. Schilly 13./3. — Heimdal, Staugaard, ank. Swansea 12./3. — Svip, Jensen, ank. Stolpemünde 13./3. — Levi, Bager, ank. Rügenwalde 13./3. — Mariane, Petersen, ank. Wismaar 13./3. — Koføed, Andersen, ank. Dysart 12./3. — Duen, Hay, ank. Karrebæksminde 13./3. — Skirner, Rasmussen, ank. Drøbak 12./3. — Christian, Fabricius, ank. Hammerhavn 12./3. — Haabet, Rise, ank. Greifswalde 12./3. — Minda, Rasmussen, ank. Mon 12./3. — Apollo, Alhortsen, ank. Trawemünde 13./3. — Emanuel, Schmidt, ank. Stolpemünde 13./3. — Vigilant, Jacobsen, ank. Fisherrow 13./3. — Horknes, Bager, ank. Aarhus 14./3. — Bion, Petersen, ank. Aarhus 14./3. — Juliane, Petersen, ank. Kiel 13./3. — Ami, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 14./3. — Poseidon, Rasmussen, ank. Mømel 14./3. — Eva, Christoffersen, pass. St. Catherines Point 11./3. østg. — Amor, Hansen, afg. Setubal 14./3. for Ystad. — Pampa, Svendsen, ank. Randers 13./3. — Mester, Petersen, ank. Odense 13./3. — Arken, Andersen, ank. Kjøbenhavn 15./3. — Adelo, Weher, ank. Sakskjøbing 15./3. — Nanna, Østermann, ank. Nykjøbing S. 16./3. — Hosanne, Raahauge, ank. Kobbervig 14./3. — Hermod, Petersen, er ank. Göteborg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. Marts 1914. — Barkskibet »Orient« Stranding. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavn Børs-kurs.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

At Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika's W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. "Efterretninger for Søfarende" udgives ugentlig. Abonnementsprisen er 1 Krone nærlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retninger er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til „Den Islandske Lods“, 3die Udgave 1911. (Sluttet med „E. f. S.“ Nr. 10 for 1914). Udleveres gratis ved Henvendelse til Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

458. Sverrig. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib atter udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 10/227. Stockholm 1914.)
Utgrunden Fyrskib er atter udlagt. 56° 20' 54" N. 16° 14' 57" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/108. København 1914.)

459. Finland. Bottniske Bugt. Ålands Distrikt. Flöjjan Fyr atter tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 14. Helsingfors 1914.)
Flöjjan hvide Lyfnyr er atter tændt. c. 59° 48' N. 19° 47' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/412. København 1914.)

460. Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Kotka NE. Sømærker inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/562. Berlin 1914.)

De ti Spirønder, som afmærkede Farvandet E. for Øen Pitkosari indtil Ankerpladsen W. for S.-Enden af Hevosar, er permanent inddraget, da Savmøllen ved Ankerpladsen har indstillet sin Virksomhed. Pitkosari S.-Punt: 60° 29' 6" N. 27° 02' 5" E. Ankerpladsen: 60° 31' 5" N. 27° 02' 7" E.

461. Rusland. Reval, Riga og Libau. Radiotelegrafiske Vejrberetninger.

Ifølge Meddelelse fra Direktøren for det meteorologiske Institut i St. Petersborg sendes daglig mellem Kl. 2 og 3 Em. telegrafiske Vejrberetninger til Radiotelegraf-Stationerne i Reval, Riga og Libau, hvorfra de, naar det forlanges, sendes til Skibe efter en fastsat Takst.

498. Jamaica S.-Kyst. Kingston. Fort Augusta. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/597. Berlin 1914.)
Det røde, faste Fyr paa Fort Augusta, c. 0' 27" Sm W. for Kingston Havn, er forandret til et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3. s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., c. 17° 57' 7" N. 76° 52' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

499. Frankrig. Saint-Raphaël. Fyr tændes midlertidig.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 91/509. Paris 1914.)
Paa Yderenden af den ny E.-Mole, d. V. s. 60 m W. for Fyret med Formærker paa det gamle Molehoved, tændes midlertidigt et grønt, fast Fyr. Lysevne: 3,5 Sm. Dette Fyr skal brænde, medens det gamle Fyr flyttes til det ny Molehoved. 43° 25' 20" N. 6° 45' 54" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/811. København 1911.)

500. Italien. Savona. Uddybning øndt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 72/215. Genova 1914.)
Uddybningsfartøjet, der arbejdede ved Indløbet til Havnen, har endt sit Arbejde. 44° 18 3/4' N. 8° 29 1/2' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/351. København 1914.)

501. Malta. Skydning. Advarsøl.

(„Notice to Mariners“ Nr. 384. London 1914.)
Naar der efter Mørkets Frembrud afholdes Skydeøvelser, skal Skibe, som nærmer sig Havnene paa Malta, holde godt Udkig efter Signal fra Marine-Signal-Stationen paa Kastellet ved Valetta. To grønne Lanterner (den ene over den anden) betyder „Hvis De ønsker at løbe ind i Havnen, saa kom ind snarest muligt“. Grand Harbour: 35° 54' N. 14° 31 1/2' E.

502. Grækenland. Syra. Hermúpolis. Grund eksisterer ikke.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/580. Berlin 1914.)
4,8 m Grunden paa S.-Siden af Indløbet til Hermúpolis Havn, c. 120 m fra Kysten lige over for Bølgebryderens Hoved, eksisterer ikke. c. 37° 25 3/4' N. 24° 57 1/4' E.

503. Lilleasien. Smyrna. Miner fjernet.

Ifølge Meddelelse fra den danske Konsul i Smyrna er alle Miner fjernet fra Indløbet til Smyrna Bugt. Smyrna: 38° 25' N. 27° 08' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2456. København 1913.)

504. Lilleasien. Smyrna. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/658. Berlin 1914.)
Ved Indløbet til Smyrna ved Jani Gedis (Yani Khabiz eller Pelikan Spit) Banke ligger et for Skibsfarten farligt Vrag Nevada, hvis nøjagtige Plads ikke er kendt. Man skal derfor holde godt uden om Jani Gedis Banke, som ligger paa c. 38° 25' N. 26° 58' E.

505. Algier. Nemours. Tønder udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 91/510. Paris 1914.)
Ud for Byen Nemours bygges 2 Moler. 2 Tønder er midlertidig udlagt i Forlængelsen af disse Moler, c. 140 m fra hinanden og c. 450 m fra Kysten. Indløbet til Havnen, skal være mellem disse 2 Tønder, der skal ombyttes med Lystønder. Man bør holde sig mindst 600 m fra Kysten om Natten, indtil Lystønderne er udlagt. 35° 06' 30" N. 1° 51' 55" W.

Telegrammerne består af 20 Grupper paa 5 Cifre. De meteorologiske Observationer gives for nedennævnte 10 Stationer efter Schemat BBBW SHTTT, til hver Station hører altsaa 2 Grupper paa 5 Cifre. Observationerne svarer til samme Dags Fm. Kl. 8 mellemvorpaa Tid.

Stationerne er:

- 1) *Bodo*: 67° 17' N. 14° 24' E.;
- 2) *Kristiansund*: 63° 07' N. 7° 45' E.;
- 3) *Dunrossness*: 59° 51' N. 1° 17' W.;
- 4) *Shields*: 55° 00' N. 1° 27' W.;
- 5) *Blavands-Huk*: 55° 33' N. 8° 05' E.;
- 6) *Swinemünde*: 53° 56' N. 14° 16' E.
- 7) *Lübau*: 56° 31' N. 21° 00' E.;
- 8) *Hangö*: 59° 49' N. 22° 56' E.;
- 9) *Herrösand*: 63° 37' N. 17° 57' E.;
- 10) *Haparanda*: 65° 50' N. 24° 09' E.

Stationernes Navne gives ikke, men Observationerne fra Stationerne gives altid i ovenstaaende Rækkefølge; mangler Observationerne fra en Station, gives Ordet „mangler“ paa russisk i Stedet for de til Stationen hørende to 5-cifrede Grupper.

Gruppernes Cifre har følgende Betydning:

De 3 første Cifre (BBB) i første Gruppe angiver Barometerstanden svarende til Trykket ved Havets Overflade og ved 0° Temperatur. Barometerstanden angives paa Tiendedel Millimeter, idet Tallet 7 til Angivelsen af Barometerstandens Hundreder er udeladt. Eks. 620 betyder en Barometerstand paa 762,0 mm.

De 2 næste Cifre (WW) angiver Vindens Retning i Streger, regnet fra N. gennem E., S. og W., saaledes at 02 betyder NNE., 04 = NE., 06 = ENE., 16 = S. 30 = NNW., og 32 = N.

Det første Ciffrer i anden Gruppe (S) angiver Vindstyrken efter *Beaufort's* Skala. Er Vindstyrken over 9, angives Styrken med Ord, som telegraferes i Stedet for Cifret.

Det andet Ciffrer (H) i anden Gruppe angiver Vejrforholdene som følger:

0 betyder klar Himmel;	5 betyder Regn;	6 — Sne;	7 — usigtbart;
1 — $\frac{1}{4}$ overtrukket;	6 —	8 — Taage;	9 — Uvejr.
2 — $\frac{1}{2}$ —	7 —	9 —	
3 — $\frac{3}{4}$ —	8 —		
4 — helt —	9 —		

De 3 sidste Cifre angiver Luftens Temperatur paa Tiendedel Grad Celsius. Er Temperaturen under Nullpunktet, adderes der 50,0 til Thermometrets Angivelse. Eksempel: 62032 46513 betyder:

Barometerstand 762,0 mm. Vindens Retning og Styrke N. 4. Sne ÷ 1,3° C.

Mangler et af meteorologiske Elementer, f. Eks. Barometerstanden eller Vinden, sættes Cifret 9 paa vedkommende Elements Plads i Gruppen. Cifret 9 paa Pladsen for Vindens Styrke angiver kun manglende Observation, naar Vindretningen ogsaa mangler.

462. Rusland. Moonsund. Stapelbotten. Lystønde forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/625. Berlin 1914.)

Stapelbotten Lystønde, ud for det N.-lige Indløb til *Moonsund*, viser nu hvidt Et-Lyn hver 3 s. c. 59° 08' N. 23° 00' E.

463. Tyskland. Kamminer Bøden. Gristow. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/630. Berlin 1914.)

Ved Indløbet til Kanalen til *Stellen-Bredover* Portland-Cementfabrik er tændt to ubevogtede, private Fyr paa *Øen Gristow*. Forlyret er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. 53° 58' 10" N. 14° 43' 15" E. Baglyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. 53° 58' 09" N. 14° 43' 16" E. Fyrene slukkes, naar *Dierenow* Rende er spærret af Is.

464. Tyskland. Swinemünde. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/558. Berlin 1914.)

Den røde Spiritønde B ved Havneindløbet til *Swinemünde* er inddraget. 53° 56' 26" N. 14° 16' 36" E. De tidligere Spiritønder C—P i *Swinemünde* Farvand ind til *Haff* har nu Bogstavbetegnelsen B—O.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/1862. København 1913.)

493. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Trail of the Horseshoe.

Vrag rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 8/578 og Nr. 9/630. Washington 1914.)

Lægteren *Dom Pedro II* er sunket i 5,4 m Vand, 93° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Thimble Shoal* Fyr og 311° (misv. NW. $\frac{1}{8}$ N.) fra *Cape Henry* Fyr. Masterne staar, og Dækket er netop overflydt. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 20 s., Lys 10 s., Mørke 10 s., er udlagt SE. for Vraget. *Thimble Shoal* Fyr: 37° 00' 52" N. 76° 14' 24" W.

494. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Main Channel. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 9/633. Washington 1914.)

1) *Cuttoff Entrance* Stumpstønde 1 K er udlagt i c. 11 m Vand ved W.-Kanten af den gravede Kanal, 184° (misv. S. t. W.) fra *Craighill Channel* Forlyr og 119° (misv. SE. $\frac{1}{8}$ E.) fra *Bodkin Point* ubenyttede Fyrtaarn. 2) *Cutloff Entrance* Stumpstønde 3 K er udlagt i c. 11 m Vand ved W.-Kanten af den gravede Kanal henholdsvis 187° (misv. S. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) og 99° (misv. E. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) fra samme Punkter. 3) *Cutloff Entrance* Stumpstønde 5 er inddraget. 4) *Cutloff Entrance* Lystønde 3 K har nu Nr. 5 K. 5) *Cutloff Channel* Lystønde 9 K har nu Nr. 11 K. *Craighill Channel* Forlyr: 39° 11' 19" N. 76° 23' 41" W.

495. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. The Cove. Baaker opført.

(„Notice to Mariners“ Nr. 9/634. Washington 1914.)

Ved den ny gravede Kanal, der fører til *Fort Moultrie* Værft er opført følgende Baaker:

1. *Cove Inlet Channel* Forbaake med en hvid Trekant paa Toppen i 1,6 m Vand, 327° (misv. NW. t. N. $\frac{1}{4}$ N.) fra *Sullivan's Island Breakwater* Fyr og 72° (misv. E. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) fra *Moultrieville* Fyr.
 2. *Cove Inlet Channel* Bagbaake med hvid Trekant paa Toppen 297 m 63° (misv. NE. t. E. $\frac{3}{4}$ E.) fra Forbaaken.
 3. *Fort Moultrie Dredged Channel* Baaker med hvid Trekant paa Toppen. Der er 7 Baaker, 6 paa S.-Siden og 1 paa N.-Siden af den 3,6 m dybe, 24 m brede Kanal mellem *Cove Inlet* Vindebro og *Fort Moultrie* Værft.
- Moultrieville* Fyr: 32° 46' 04" N. 79° 52' 06" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaimiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

496. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Hillsboro Inlet S. Skær rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 8/583. Washington 1914.)

To tæt ved hinanden liggende Skær, c. 1 m over Vandet, er rapporteret at ligge c. $4\frac{1}{2}$ Sm S. for *Hillsboro* Fyr og $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ Sm fra Land. *Hillsboro* Fyr: 26° 15' 32" N. 80° 04' 44" W.

497. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 9/639. Washington 1914.)

1. *Galveston* Klokketønde 9 er udlagt tæt E. for *Galveston* Lystønde 9.
 2. *Turn* Klokketønde 9 A, som ligger ved *Fort Point* Lystønde 11, kaldes nu *Fort Point* Klokketønde 11.
- Galveston*: 29° 20 $\frac{1}{4}$ ' N. 94° 46' W.

- 485. Bermudas Øerne. North-East Breakers. Klokke- og Undervandsklokketønde forsvundet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 385. London 1914.)
North-East Breakers Klokke- og Undervandsklokketønde er drevet bort. Den vil atter blive udlagt i Løbet af Sommeren. 32° 31' 10" N. 64° 40' 15" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2416. København 1913.)
- 486. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Muscongus Sund. Lower Narrows. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 81562. Washington 1914.)
Hockomock Point Spirtønde 7 A er udlagt i 6,8 m Vand ved et Skær ud for *Hockomock Point*. 43° 58' 44" N. 69° 25' 25" W.
- 487. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Maine Bugt. Cashe Lodge. Ammen Rock. Oplysning om Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 81563. Washington 1914.)
Ved en nylig foretagen Undersøgelse af *Cashe Lodge* og *Omegu* har det vist sig, at *Ammen Rock* og *Sigsbee Rock* er identiske, idet der kun findes et Skær. Dette Skær, paa hvilket Dybden er 8,2 m, er afmærket med en Fløjtetønde og skal kaldes *Ammen Rock*. Det ligger paa 42° 53' N. 68° 55' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/213. København 1914.)
- 488. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Duck Island Harbor of Refuge. Afmærkning forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 9/628. Washington 1914.)
Stone Island Reef Spirtønde Nr. 14 er inddraget. *Stone Island Reef* Klokketønde 14 A har nu Nr. 14. c. 41° 15¼' N. 72° 30' W.
- 489. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Staten Island. Great Kills Havn. Fyr tændes.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 81571. Washington 1914.)
Omtrent den 15de Marts 1914 tændes *Great Kills* hvide Fyr med En-Formørkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. Fyret vises fra en Duc d'Albe i c. 2 m Vand. Brændetid: 15de Marts—15de December. 40° 31' 29" N. 74° 07' 44" W.
- 490. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Blackfish Bank. Lys- og Fløjtetønde forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 81576. Washington 1914.)
Blackfish Bank Lys- og Fløjtetønde Nr. 4 er nu rødmalet. 37° 50' 40" N. 75° 15' 55" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2200. København 1913.)
- 491. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyr. skib ombyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 392. London 1914.)
Winter Quarter Shoal Fyrskib Nr. 91 er ombyttet med Reservefyrskib Nr. 72, der viser hvidt To-Blink hver 20 s, Blink 2 s, Mørke 3 s, Blink 2 s, Mørke 13 s. Taagesignalerne er som paa Fyrskib Nr. 91. 37° 55½' N. 74° 56½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1023. København 1913.)
- 492. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal SW. Vrag afmærket.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 81577. Washington 1914.)
En vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 13 s, Blink 5 s, Mørke 8 s, er udlagt c. 100 m SE. t. S. for Vraget af Damperen *Monroe*, over hvilket der er mindst 11 m Vand. 37° 37' 30" N. 75° 14' 00" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/322. København 1914.)
- 465. Tyskland. Rügen. E.-Kyst. Göhren. Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/622. Berlin 1914.)
Paa NE.-Hjørnet af *Göhrren* Landingsbro, S. for *Göhrrener Höft* (*Nordpeerd*), er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyret slukkes, naar Is forhindrer Fiskerbaade i at løbe ud af *Greifswalder Bodden*. 54° 19' 50" N. 13° 45' 15" E.
(Kort Nr. 160.)
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**
- 466. Danmark. Kattegat. Søjro-NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**
Søjro-NW.-Rev Lys- og Fløjtetønde er atter tændt. 55° 56' (21") N. 11° 02' (51") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/423. København 1914.)
- 467. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord Indløb. Sømærker flyttes.**
I den nærmeste Fremtid vil følgende Sømærker ud for Indløbet til *Mariager-Fjord* blive flyttet saaledes, at de kommer til at ligge i m Vand.
1. Anduvningstønden flyttes c. 1600 m i Retning 160° (misv. S. 7/8 E.) til 56° 41' (29") N. 10° 30' (48") E.
2. Den lille hvide Klokketønde, der ligger c. 500 m W. for Anduvningstønden, males rød og flyttes c. 1200 m i Retning 150° (misv. S. t. E. 3/4 E.) til 56° 41' (40") N. 10° 30' (12") E.
3. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, der ligger c. 1¼ Sm ESE. for den gravede Rendes Yderende, flyttes c. 850 m i Retning 180° (misv. S. 7/8 W.) til 56° 42' (05") N. 10° 28' (52") E.
4. Den røde Stage med Kost, der ligger c. 1,1 Sm ESE. for den gravede Rendes Yderende, flyttes c. 400 m i Retning 150° (misv. S. t. E. 3/4 E.) til 56° 42' (38") N. 10° 27' (48") E.
Naar Vagene er flyttet, skal dybtgaaende Skibe have alle 4 Vagere om Styrbord for Indgaaende.
(Kort Nr. 158, 211 og 247. Danske Lods Side 163. Søm.-Fort. Side 22.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2181. København 1913.)
- 468. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Klokketønde udlagt.**
En Klokketønde af almindelig Form er udlagt ud for Indløbet til *Randers-Fjord*. 56° 36' (38") N. 10° 23' (00") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/280. København 1914.)
- 469. Sverrig. Kattegat. Lilla Varholmen. Fyr forandret.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 10/241. Stockholm 1914.)
Lilla Varholmen S.-lige Fyr er formørket i Pejlinger fra 332° gennem 0° til 8°; herfra gaar Fyret desuden i Skjul af et Fjeld paa *Stora Varholmen* for Skibe, som kommer fra *Vinga Sand* og *Damofjorden*, og for Skibe, som derfra staar N. efter, bliver Fyret først synligt, naar det kommer fri paa W.-Siden af *Stora Varholmen*. For Skibe, som passerer gennem *Lilla Väckholmsund*, er Fyret synligt W. for Pejling 8°. 57° 42' 19" N. 11° 42' 21" E.
(Danske Lods Side 244.)
- 470. Danmark. Skagerrak. Skagens-Rev Fyrskib E. Oplysning om Vrag.**
Vraget af Damperen *Bygdo* ligger c. 0,15 Sm E. for Fyrskibet. Dybden over Vraget er 30 à 32 m. Fyrskibet: 57° 46' (00") N. 10° 43' (20") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/426. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordssøen.

471. Grønland W.-Kyst. Diskobugten. Skær fundet. Ifølge Meddelelse fra Føreren af Damperen *Hans Egede* ligger et Skær med 2 m Vand ved Springtids Lavvande paa 68° 57' N. 51° 53' W. Skæret har en betydelig Udstrækning S. efter mod *Grønne Eklænder*. (Kort Nr. 146 og 147.)
472. Grønland SW.-Kyst. Torsukatak. Braad rapporteret. Ifølge Meddelelse fra Føreren af Damperen *Hans Egede* er der E. for den mindste af de to smaa Øer uden for Indsejlingen til *Torsukatak* i Retning mod Pynten af Landet N. for Indsejlingen observeret Braad i Mærket „Det højeste af *Torstein Isklænder* overet med den største af de to Øer“. *Torstein Isklænder*: 60° 45 $\frac{3}{4}$ ' N. 48° 27 $\frac{1}{2}$ ' W. (Kort Nr. 148.)
473. Tyskland. Ems. Osteroms. Bantsbalje. Tønde flyttet. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/566. Berlin 1914.) Paa Grund af Farvandsforandring er *Bantsbalje* Anduvningstønde flyttet c. 600 m i NE-lig Retning og ligger nu i 6 m Vand paa 53° 34' 45" N. 6° 57' 29" E.
474. Holland. Zoegat van Zierikzee. Vijfe van Wemoldinge. Afmærkning forandret. („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 53/501. s-Gravenhage 1914.) 1 *Vijfe van Wemoldinge* er foretaget følgende Forandringer: 1) Stumpstønde Nr. 10 er flyttet og ligger nu i 3 $\frac{1}{4}$ m Vand paa 51° 32' 48" N. 3° 58' 06" E. 2) Stumpstønde Nr. 9 a er udlagt i 6 $\frac{1}{2}$ m Vand paa 51° 32' 57" N. 3° 57' 59" E.
475. England. Themsen. Barrow Channel. Afmærkning forandres. („Notice to Mariners“ Nr. 75. Trinity House, London 1914.) Omtrænt den 11te Juni 1914 foretages følgende Forandringer i *Barrow Channel*: 1. *Barrow Deep* Fyrskib flyttes til Yderenden af Løbet og udlægges c. 1 Sm 66° (misv. E. 3 $\frac{1}{4}$ N.) fra *Barrow* Lysbaads nuværende Plads. Fyr- og Taaesignal bliver uforandrede. 2. *Barrow* Lysbaad Nr. 1 med Klokke- og Undervandsklokke flyttes til Fyrskibets nuværende Plads. Lysbaaden bliver uforandret, men den vil faa Navnet *Middle Barrow*. 3. *Barrow* Lystønde Nr. 2 og Tønden *Sunk Head* vil blive ombyttet med hinanden. *Barrow Deep* Fyrskibs nuværende Plads: 51° 35' N. 1° 10' E.
476. England. Harwich. Rough Tønde flyttes og ombyttes med en Lystønde. („Notice to Mariners“ Nr. 16. Trinity House, London 1914.) Omtrænt den 6te April 1914 ombyttes *Rough Tønde* med en rød og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s. Samtidig flyttes Tønden 0 $\frac{2}{3}$ Sm i Retning 22° (misv. NE. 3 $\frac{1}{4}$ N.), saa den kommer til at ligge 5 $\frac{25}{60}$ Sm 114° (misv. SE. 1 $\frac{1}{2}$ E.) fra *Felzarstone Molehoved*. 51° 55' 00" N. 1° 29' 06" E.
477. England. Orfordness og Aldbro' Napes. Belysning forandres. („Notice to Mariners“ Nr. 9. Trinity House, London 1914.) Omtrænt den 31te Juli 1914 forandres *Orfordness* Fyr til et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0 $\frac{1}{8}$ s., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ s. Flammens Højde: 28 m. Sydsvidde: 16 Sm. Samtidig tændes 14 m under Hovedlyret et rødt og grønt, fast Hjælpefyr, der lysrer mellem *Whiting* Banke og Land, samt over *Sizewell* Banke. Lysret er: 1. rødt i Pejlinger fra 35° til 47°; 2. grønt i — — 47° — Land; 3. rødt i — — 210° — Land. Hjælpefyrets Flammehøjde er 14 m, Sydsvidden 12 Sm. c. 52° 05' 00" N. 1° 34' 30" E.

Samtidig slukkes *Orfordness* nuværende hvide Hjælpefyr, og N. *Aldbro' Napes* Tønde ombyttes med en sort og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 3 s., Mørke 7 s., 52° 09' 30" N. 1° 42' 40" E. (Kort Nr. 180.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

478. Frankrig. Estuaire de la Somme. Oplysning om Vrag. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/628. Berlin 1914.) Vraget af Damperen *Le Hardy* er stadig afmærket med en grøn Spidstønde med Kugletopbetegnelse. Tønden bær affægges i Kortene. 50° 07' 35" N. 1° 24' 28" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/408. København 1912.)
479. Frankrig. Cherbourg. Fyr midlertidig tændt. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 1001/565. Paris 1914.) Paa Yderenden af *Hornet* ny Mole er tændt et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 115° gennem 0° til 25°. Flammens Højde: 10 m. Lysvenc: 3 Sm. Fyret skal ombyttes med et grønt Fyr med Formærkelser. 49° 39' 31" N. 1° 37' 07" W.
480. England. Shoreham SW. Oplysning om Vrag. („Notice to Mariners“ Nr. 17. Trinity House, London 1914.) Mindste Dybde over Vraget af Damperen *Morven* er nu 6 $\frac{1}{2}$ m ved Springtids Lavvande. Tønden, der afmærkede Vraget, er inddraget. c. 50° 48 $\frac{1}{4}$ ' N. 0° 15 $\frac{1}{2}$ ' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/431. København 1914.)
481. England. Portland. Fyr forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 393. London 1914.) Fyret paa SE-Enden af NE-Bølgebryderen (*A-Hovedet*) er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s. I øvrigt uforandret. 50° 35' N. 2° 25' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

482. Atlanterhavet. Is-Patrouilleskib. („Notice to Mariners“ Nr. 81/561. Washington 1914.) Den amerikanske Toldkutter *Seneca* er stationeret ved *Newfoundland* for at observere Isforholdene. Naar den har faaet Føling med Isen, afsender den daglig radiotelegrafisk Rapport til „*Hydrographic Office*“, *New York* Kl. 4. Pm. efter Middeltid paa 75° W. Lgd. Man vil forsøge at sende Meddelelsen direkte til Kyst-Radiotelegraf-Stationerne, men er det umuligt at faa Forbindelse med disse, vil denne søges tilvejebragt ved Hjælp af andre Skibe. Meddelelserne afgives paa *Engelsk*, saa kort som muligt, i følgende Orden: 1) Is (Bjerg eller Mark). 2) Dato. 3) Klokketallet (75° W.). 4) Br. 5) Lgd. 6) Andre Oplysninger om nødvendigt. Naar Isen kommer længere S. efter, vil der blive udlært endnu et Patrouilleskib. *Seneca's* Kaldesignal er NRE, den benytter Bølgelængder paa 300, 600 og 750 m.
483. Frankrig. Estuaire de la Gironde. Grunde. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 91/508. Paris 1914.) I *Passe Sud* er Dybden aflaget i Linnen, *Saint Pierre* Fyr overet med *Le Clay* gamle Fyr, navnlig omkring Stedet, der ligger S. t. W. for *Corduan*, hvor man har fundet Grunde med 3 $\frac{1}{2}$ m Vand. 45° 32' 30" N. 1° 09' 35" W.
484. Afrika. Marokko. Fedala. Havn aabnet. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/582. Berlin 1914.) *Fedala* Havn er aabnet for den internationale Handl. 39° 41 $\frac{1}{2}$ ' N. 7° 23 $\frac{1}{2}$ ' W.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S. og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 347. Formosa, North Coast. Tamsui (Tamsui) harbour—Alteration in character of rear leading light. Position. Lat. $25^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ N., long. $121^{\circ} 26'$ E. Abridged description of new light. Lt. Fl., vis. 2 sec., 142 ft., vis. 15 m (U). Details. The fixed white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A flashing white light every two seconds. Elevation. 142 feet. Visibility. 15 miles. Power. 350 candles. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 347 of 1914, dated 5th March.)

Charts affected. No. 2376, Tamsui harbour. No. 3658, Auran road to So o wan. No. 1761, Oekseu islands to Tung yung. No. 1968, Formosa island. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liao tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 1837. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 224.

No. 349. Sumatra, West Coast. Tabujong road—Light established. Position. On Pulo Labu, situated on western side of Pulo Tabujong. Lat. $0^{\circ} 51'$ N., long. $98^{\circ} 55\frac{1}{4}'$ E. Abridged description. Lt. Fl., vis. 16 m. Details: Character. A flashing white light. Visibility. 16 miles. Remarks. No further details are given. (Notice No. 349 of 1914, dated 5th March.)

Charts affected. No. 855, Plan of Tabujong road. No. 2760, Achoh head to Chingkok bay. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 95. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 317.

No. 351. Bay of Bengal, Burma—Mergui Archipelago. South Passage island—Reef reported north-eastward of. Position. At a distance of about half a mile, north-eastward from the north-east extreme of South Passage island. Lat. $11^{\circ} 46' 30''$ N., long. $98^{\circ} 7' 30''$ E., on chart No. 216a. Depth. Not stated. Note. This reef, which was reported by Captain Glindinning of the R.I.S.S. Zaida, has been placed on the charts as having a depth of less than 6 feet over it. (Notice No. 351 of 1914, dated 5th March.)

Charts affected. No. 216a, Lord Loughborough island to Mergui. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 539.

No. 396. China, Gulf of Pe Chih. Pei-Ho entrance—Beacons established. Position Taku North Fort (Site), lat. $38^{\circ} 59\frac{1}{2}'$ N., long. $117^{\circ} 42\frac{1}{2}'$ E. (Notice No. 365 of 1914, dated 6th March.)

Charts affected. No. 2653, Pei-Ho or Peking river. No. 598, Li-tsin-ko to Ning-hai. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 211. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 495, 496.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.
Aktekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Marts 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		114 ¹ / ₂	115
Danmark		88 ¹ / ₂	87
Norden		91	91 ¹ / ₂
Gorm		—	—
Carl		91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Dannebrog	106 ³ / ₄	106	106 ¹ / ₂
Skjold	—	74 ³ / ₄	75 ³ / ₄
Urania	—	19 ³ / ₄	19 ³ / ₄
Neptun	97 ¹ / ₂	97	97 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	99	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Hejmdal	107	108 ³ / ₄	107 ¹ / ₂
Østasiatiske		140	140 ¹ / ₂
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Gorm	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	0	78 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₁₀₀ foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₁₀₀ uops. Stats.		88 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₁₀₀ Kbhvns. Kreditf.		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1.		94 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.		88	90
4 ⁰ / ₁₀₀ — — —		91	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₁₀₀ Landkreditk.		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.		91	91 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		145	146 ¹ / ₂
Privatbank	104	104	104 ¹ / ₂
Landmandsbank		142 ¹ / ₂	143
Handelsbank		145 ¹ / ₂	146 ¹ / ₂
Grundejerbank		6	6 ¹ / ₂
Burm. & Wain	88	87 ³ / ₄	88
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkertabr.	228 ³ / ₄	1 ¹ / ₂	228 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	246 ³ / ₄	247 ¹ / ₂	247 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 18. Marts 1914.		
	avista Sælger	in d. d. Køber
Hamburg	99.00	88.80
London	18.19	18.15
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.40	—
Wien	75.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Marts 1914.	
Russiske Noter	215.10
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	87.10
3 ¹ / ₁₀₀ Boden Kredit	83.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	80.20
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	100.00
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	92.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 36,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 60,000, „Carl“ 56,000, „Dannebrog“ 228,000, „Skjold“ 68,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 80,000, „Hejmdal“ 92,000, „Gorm“ 80,000, „Neptun“ 44,000, „Dansk-russisk“ 116,000, „Østasiatisk“ 48,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

Styrmandselever.

De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber antager i Løbet af Aaret 1914 atten Styrmandselever; 6 i Maj, 6 i Juli og 6 i Oktober. Det forlanges, at Vedkommende har sejlet 3 Aar med Sejlskib. Eleverne paamønstrer som Matroser i dertil indrettede nye Dampskibe, 6 Elever i hvert, og oppebærer den sædvanlige Matroslyre. Naar den Tid, som fordres til at erhverve Styrmandspatent, er udsejlet, vil de duelige Elever kunne faa gratis Ophold og Kost, mens de frekventerer Navigationsskolen. Dog stilles det som Betingelse, at de, efter at Eksamen er bestaaet, gør Tjeneste i mindst to Aar som Styr mænd i Selskaberne.

Ansøgerne bedes henvende sig personlig eller skriftlig hos C. K. Hansen, Toldbodvej 15, Kbhvn., i Skibsinспекtionen.

Skib til Salg.

3-mast. Skonn. „Alfa“ af Marstal, bygget i 1899, dr. 295 Reg. Tons, 475 Tons d. w., 175 tdr. Træ, beliggende i Marstal, er billig til Salg, naar Handel kan ske snarest. Henvendelse til

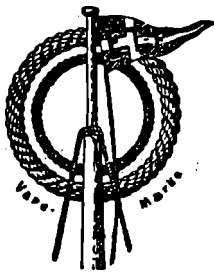
H. Marius Petersen,
Marstal.

Bugserdampere tilsalg straks.

4 Bugserdampere i forskellige Størrelser faas til meget billige Priser gennem

Skibsmæglere

Hans Gade & Co.,
Herrengraben 11, Hamburg 11.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbeddne for indtil 460 Tons Egenvægt.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluffbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maas vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindeslev, Vesteragade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

Hill-Madsen

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

Dampskibsselskabet

„Atalanta“.

Imod Aflevering af de paagældende Kupons betales
Udbyttet for 1913 med 10 pCt. hos Selskabets Bank-
forbindelse, Firmaet D. B. Adler & Co.

P. B. V.

M. Nisen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Gorm“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1913
udbetales Udbytte for 1913 med 10 pCt. — Kr. 100,00
pr. Aktie — af Privatbanken i København.

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1914.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Carl“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1913
udbetales Udbytte for 1913 med 10 pCt. — Kr. 100,00
pr. Aktie — af Privatbanken i København.

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1914.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Skjold“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1913
udbetales Udbytte for 1913 med 8 pCt. — Kr. 80,00 pr.
Aktie — af Privatbanken i København.

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1914.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1913 ud-
betales Udbytte for 1913 med 12 1/2%, daglig mellem
Kl. 11—1 paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55
Stuen.

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1914.

P. B. V.

Martin Carl.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1913
udbetales Udbytte for 1913 med 18 pCt., — Kr. 180 pr. Ak-
tie — daglig mellem Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor,
Herluf Trollesgade 21, 1. Sal.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1914.

Bestyrelsen.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 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 Indsøjling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr 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.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jernbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende, med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jernbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejet bragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodestation, en Lodskutter 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. Kubiktavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørget af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kræner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	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.	Skibeafgift 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 besørget 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 Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibsmedie. Køhalingssplads. Bunkrulk.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 8,4 Meter.	Skibeafgift 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 Lodtakster af 1903; Kulyldere 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: 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. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørget af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 382 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhalingssplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 foregaar let og eiter 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 eiter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølbalsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra genæm Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: 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. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svarer af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissens nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen eiter nærmere Overenskomst med de Arbejderformand(Stevedor).	Petroleumsdok, 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.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølbalsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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 Kølbalspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, tagor Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 Bro-penge 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. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jernbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stort ny Havnebøje, 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 uforøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotte 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: 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.	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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibsmedier.
Nexø.	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 - 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.	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, 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.
Nykjøbing Falster.	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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibsmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufornøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrifod. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsøring: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 1 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsøring: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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. Bugsøring: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1908.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træslibbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træslibe 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.

LANDMANDSBANKEN

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

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnenter

Staal, bygget 1912-13. Klasse $\frac{1}{2}$ 100 A 1. — Lastevne 300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. —
Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kalytskakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i København: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“

De private Assurandører lim.

i København

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

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 Provinnsbyer.

Post-Adresse: Kristianagade 1^o. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copensure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10766.

Tlf. 2159. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen „JOMSBORG“
AARHUS, vis a vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesserer til Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Telefon 6430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.



Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 46 & 47. Telf. 387.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau ved Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eft.) Telef. 206. Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr.: Harkristensen.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt Herreekviperings paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

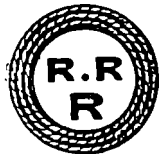
Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsprovianterings, Havaril og Assurance-Agentur. Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastogepstiser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantörar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havaragenter. —

Telegr.-Adr.: Heekshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

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 & Bentlin's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22. Kun absolut første Klasse Skibsproviant. Telefon: CENTRAL 4140.

uverretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/3}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen, Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi. Danmarksgade 80, Frederikshavn.

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. Stort Lager af færdiggjorte Klædnager.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt **AALBORG**

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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 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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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 Breddø 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.

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 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 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

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. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

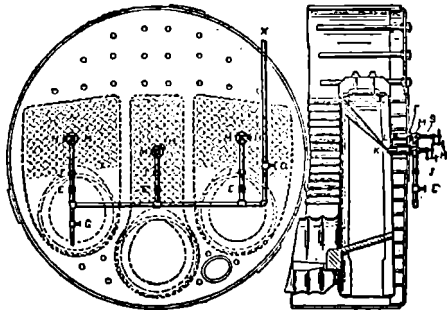
Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Marts 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plønder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at røbe Høkkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke

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

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

BLOM & Co., NORRKÖPING.
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

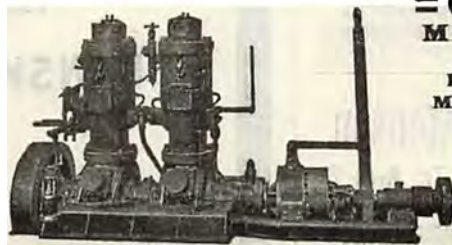
Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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.

TUXHAM RAOOLIE-
MARINE-
MOTORER

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter.**

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-Ejektører, 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.

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.

Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, bygget 1905 af Eg. Br. 24 og Netto 16 Tons, laster c. 47 Tons dw., 20 HK. „Avance“ Motor.

Nærmere ved

C. MØLLER, „Dania“, Hobro.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.



Uskadelig for Mennesker og Huædyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Præiser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7282.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, Kjøbenhavn,
Chr. Schjærbecks Efterf., Høisinger.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen
Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverandør til D. F. D. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1914.

V har modtaget følgende:

Advarsel. Vi føler det som en Pligt herved at advare d'Hrr. Redere, Kaptajner og Mæglere mod at træde i Forretningsforbindelse med Skibsmægler J o h a n C l e e m a n n i Aabenraa, idet denne har anmodet os om og derefter faaet overdraget Inkassationer af Befragtningsprovisioner for adskillige Skibe, der skulde losse i Aabenraa. Provisionerne, som gaar op til et betydeligt Beløb, blev indkasseret af Hr. Cleemann, men denne har opbrugt Pengene, og selv efter at vi tilsidst har været tvungen til at søge Rettens Hjælp, har det vist sig ganske umuligt at erholde nogensomhelst Erstatning, idet der foreholdes os, at Hr. Cleemann intet ejer og saaledes ikke kan yde mindste Dækning for sine uærlige Inkassationer.

W o n s i l d & S ø n.
Skibsmæglere, Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet Viking. Paa et den 23. ds. i Dampskibsselskabet Viking afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Nettooverskud, som med et Driftsoverskud paa Kr. 308,795 andrager Kr. 256,155, i Anledning af en i Antwerpen af en tilskadekommen Arbejder imod Selskabet anlagt Erstatningssag, hvorom der vil blive givet detaljerede Oplysninger paa Generalforsamlingen, henlægges et saa stort Beløb som Kr. 210,255 til Reserve- og Amortisations-Kontoen, medens der kun udbetales 6 pCt. Udbytte med Kr. 45,000, og Resten, Kr. 900, overføres til næste Aar.

A. P. Møllers Rederier deklarerer efter ordinære og betydelige ekstraordinære Afskrivninger følgende Udbytte for 1913: Dampskibsselskabet S v e n d b o r g 30 pCt., Dampskibsselskabet af 1912 16 pCt. Der overføres i begge Selskaber ret betydelige Beløb til 1914.

Dieselmotorens Sejrs gang. Direktør I v a r K n u d s e n, der den 19. ds. er vendt tilbage fra Kalifornien, har overfor »Natt.« udtalt, at han i Los Angeles har sluttet Kontrakt med Firmaet Union Tool Co., der derefter faar overdraget Burmeister & Wains Patenter mod en Afgift til det danske Aktieselskab. Kontrakten gælder for 15 Aar. Der vil nu i Los Angeles blive bygget en stor Fabrik, der udelukkende skal eksploitere den danske Dieselmotor.

Konsulatvæsnel. Den 10. Februar har Udenrigsministeriet ansat J. S. Kallevig af Arendal som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Gesandtskab i Kristiania.

Den 22. Januar har Udenrigsministeriet ansat C. W. m. H a y e s af San Miguel som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Lissabon.

Den 19. Februar har Udenrigsministeriet ansat H. W i e t i n g af Brake som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Bremen.

Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til Den islandske Løds, 3dje Udgave 1911, sluttet med »Efterretninger for Søfarende« Nr. 10 1914, samt Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelser over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande, sluttet med »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3 1914.

Isforholdene i Østersøen. Firmaerne R a d a u & C o. i Kronstadt og C. G. W i c k b e r g & S ø n-

ner's Eftf. i Sundsvall, meddeler os, at der i den senere Tid igen har hersket Frost over den nordlige Del af Østersøen, hvorfor Navigationen for Kronstadts Vedkommende næppe kan ventes genaabnet forend efter den russiske Paaske i Slutningen af April og for Sundsvalls Vedkommende omkring Midten af April.

A a b n i n g a f n y D o k a n l æ g. Bombay, den 21. Marts. Vicekongen har aabnet de ny Dokker, der indeholder 17 Afdelinger, som har Plads til de største Dampere, der sejler paa Østasien. Til Anlægget hører ogsaa en Tørdok, der er 1,000 Fod lang. (Ritz. Bur.)

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Nu isfrit ved Kap Nord.

Engelsk Søretsdom.

Den 2. Februar d. A. behandledes en Kollisions sag i hvilken Clan Linien paa Damperen »Clan Macrae«s Vegne søgte Erstatning for den Skade nævnte Damper havde lidt ved Kollision med den danske Damper »Esrom«. De Indstævnte var »Esrom«s Ejere, Firmaet C. K. H a n s e n, her, og Ejerne af Pram »Wills Nr. 66«. Uheldet skete i Nærheden af Gravesend tidlig om Morgenen den 13. Juli 1912, medens »Clan Macrae« laa for Anker og »Esrom« og »Wills Nr. 66« gik ned ad Floden. Det blev paastaet fra »Esrom«s Side, at Lægteren var Skyld i Kollisionen, idet den gav Bagbords Ror foran Boven af »Esrom« og derved hæmmede dennes Bevægelser, saaledes at den var ude af Stand til at komme klar af »Clan Macrae«.

»Clan Macrae«, der er en Damper paa noget over 5,000 Brutto Reg.-Tons, laa den paagældende Morgen til Ankers ved den nordligste Ende af Ankerpladsen nedenfor Gravesend. 2den Styrmand og 2den Kvartermester havde Vagt, og deres Opmærksomhed blev vakt ved et 3 Stod Signal. Af Forklaringen fremgaar det, at »Clan Macrae« laa med Stævnen imod Vest ved faldende Tidevande, som løb ud med en Hastighed af 3 Knob. »Esrom« kom nedad Floden og lønede med sin Bagbords Agterpart mod »Clan Macrae«s Stævn, tilføjende den og sig selv en Del Skade. »Esrom« drev derefter agten for »Clan Macrae« og kom der i Berøring med en Lægter, som laa ved »Clan Macrae«s Bagbords Agterpart, og foraarsagede yderligere Havari.

Fra »Esrom«s Side fremhæves det, at Lægteren »Wills Nr. 66« ogsaa har Skyld i Kollisionen, idet dette Skib tvang den til at manøvrere saaledes, at Uheldet indtraf, og at Lægteren alene bærer Skylden for Sammenstødet.

Lægterens Forsvar gaar kort og godt ud paa, at den ikke har nogen Andel i Ansaret og overlader Retten at finde ud af de nærmere Enkeltheder ved dens Manøvrer.

»Esrom«s Forklaring gaar ud paa, at den kom ned ad Floden med Flodlods om Bord. Det var nødvendigt at stoppe ved Gravesend for at faa Sølods og Skibet kom her ved ud af Kurs; da Sølods kom om Bord fortsattes med fuld Farl. idet man gradvis kom paa ret Kurs igen. Der blev saa pludselig paa Bagbordsbov bemærket en Hæklanterne paa et nedadgaaende Skib; dette Skib var Nord for »Esrom«, og man kunde ikke indse, at der var noget til Hinder for at fortsætte paa den Kurs, man agtede at tage, hvilken var at passere »Clan Macrae«, som var synlig forude paa »Esrom«s Styrbordsbov, Styrbord til Styrbord, men da Skibene var i omtrent to Skibslængders Afstand fra hinanden, viste det Skib, hvis Hæklanterne var blevet set, og som da var 4 Streger paa vor Bagbordsbov, pludselig grøn Lanterne og Toplanterne, øjensynlig krydsende »Esrom«s Kurs for Bagbordsror i sydgaaende Retning. Paa »Esrom« blev Roret nu øjeblikkelig lagt

Bagbord, og Maskinen beordredes fuld Kraft Bak, hvorved det netop lykkedes at undgaa en Kollision med den Lægter, som det viste sig at være. Roret blev derefter straks lagt Styrbord og Maskinerne beordret fremad med den Hensigt, hvis det var muligt, at dreje »Esrom«s Agterende væk fra »Clan Macrae«, men Skibet lystrede ikke Roret, og det rørte med sin Agterende »Clan Macrae«. Hele Fejlen var, at Lægteren pludselig krydsede »Esrom«s Bort for Bagbordsror i for kort en Afstand, hvorved »Esrom« for at undgaa denne kom i Kollision med »Clan Macrae«.

Fra Lægterens Side benægtes det, at Kollisionen var en Følge af uagtsom Navigering fra dens Side, det benægtes, at der i det hele har været Tale om uagtsom Navigering fra dens Side og at den pludselig viste sin Toplanterne og grønne Lanterne og derved forårsagede Fare for en Kollision. Den siger yderligere, at hvis den gjorde det, var det ikke Uagtsomhed, og hvis det endelig var Uagtsomhed, burde »Esrom« ikke desto mindre have holdt sig klar af »Clan Macrae«. Den siger ikke det mindste om, hvorledes den har navigeret ved den omtalte Lejlighed, den benægter kun alt med Hensyn til Uagtsomhed.

Dommeren fandt, at »Esrom«s Forklaring var fuldstændig klar. Det vigtigste i denne Sag, er Spørgsmaalet om paa hvilken Side af »Esrom« Lægteren var. Der kan ikke være Tvivl om, at den gik ned ad Floden paa »Esrom«s Bagbordsside, og dermed er dette Skibs Stilling beviset, for det vilde være fuldkomment latterligt at forlange, at Retten skulde tro, at »Esrom« gav Bagbordsror for et Skib paa dens Styrbordsside, som pludselig viste sin grønne Lanterne. Den vilde aldrig kunne vise grøn Lanterne, og derfor er den Forklaring latterlig. Det er utænkeligt, at »Esrom« skulde give Bagbordsror for et Skib paa sin Styrbordsside gaaende ned ad Floden i samme Retning, som den selv, naar den havde fri Bane til at passere Styrbord til Styrbord til »Clan Macrae«.

Lodsen om Bord paa »Esrom« var tilbøjelig til at lægge en Del af Skylden paa »Esrom«, ikke paa Grund af nogen Uagtsomhed, men fordi, mener han, at »Esrom« laa 1 Fod 10 Tommer dybere for end agter og derfor ikke lystrede Roret. De sagkyndige Bisiddere, som Dommeren havde raadført sig med, var dog af den Mening, at denne Omstændighed ikke, som af Lodsen formodet, havde været Aarsagen.

Deres Mening, som Dommeren kan tiltræde, er, at »Esrom«, tvunget ved Lægterens Manøvre, blev nødt til at give Bagbordsror og samtidig maatte slaa Bak temmelig længe for at undgaa Kollision, saa at den i det Øjeblik, da Faren for en Kollision med »Clan Macrae« blev overhængende, i Virkeligheden havde tabt sin Styrevne og lystrede af denne Grund ikke Roret, men ikke paa Grund af sit Dybgaende. Af samme Aarsag kunde det heller ikke tænkes, at de tre Knobs Strøm, som løb under den, skulde lade den lystre Roret, da der blev givet Styrbordsror og saaledes bringe dens Agterskib klar af »Clan Macrae«.

Efter Dommerens Mening havde »Esrom« ingen Andel i Kollisionen. (»Shipp. Gaz.«)

Fragtmarkedet.

Forandringerne i den forløbne Uge er kun faa og smaa, og Befragterne er Situationens Herrer. Sortehavet etc. har fragtet jævnt til omtrent forrige Uges Rater, men derimod er Tonen fra Østen ved et ringe Begær decideret flovere, ligeledes fra Avstralien, og lave Rater blev akcepteret. Fra La Plata var Lysten lil at fragte noget svækket som Følge af stærke Regnskyl, som forsinker Høsten, men Fragterne er i det væsentlige uforandrede. Fra Nordamerika var der gennemgaaende et lidt livligere Begær efter Tonnage, særlig for Trælast. Østersøen er frem-

deles meget flov for prompt Lastning. Kulfragterne har ligget lidt uregelmæssigt; de er flove til Østersøen, og til flere Pladser sluttedes der til lavere Rater. Det samme gælder om Fragterne til Sydamerika, og ad Middelhavet til er det kun de italienske Havne, som er lidt højere. Der sluttedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Hvede Sydavstralien 22/ à 22/6 U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn. 10.—30. April. Erts. Port Pirie 22/6 Antwerpen pr. Maj. Soyabønner Vladivostok 21/ U. K., Kontinentet, Kjøbenhavn eller Stettin, 25. April—20. Maj. Ris Birma 19/ à 19/6 udsøgt Havn Kontinentet pr. April. Kurrachee c. 11/ Basis én Havn U. K. eller Kontinentet, »net terms«, April. Bombay 15/6 Dødvægt udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 16/ to Havne, April—Maj.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Kherson, Nikolajeff eller Odessa 7/3 London eller Rotterdam, 7/6 Emden eller Weseren, 7/9 Hamburg, 3 d. mindre Byg. 1.—25. April. Sulina 7/1½ Rotterdam, 7/4½ Antwerpen, 7/7½ Hamburg, 3 d. mindre Byg, Annullering 31. Marts, 1½ d. mindre pr. 1.—15. April; mindre Baade 8/9 N. C. eller »any«, 9/3 Hamburg, Annullering 3. April. Azow 8/ à 8/3 Rotterdam, 8/3 à 8/6 Emden, Weseren eller Antwerpen, 8/6 à 8/9 Hamburg, 28. Marts—15. April. Salt Sakki/Riga 10/6, Reval 10/7½, April, fra Arabat Bay 13/ Libau eller Riga, 13/6 Pernau, 15. April—20. Maj.

Middelhavet etc. Salt Torre Vieja eller Santa Pola/Finland (mellemste Zone) Fres. 9,75 én Losschavn, Fres. 10 to Losschavn (2,000), April—Maj. Fosfat Sfax/Stettin 7/ 3,000—4,000 April. Erts 4/3 Algier/Tynen (2,100), 4/ Cardiff (4,000), 4/3 Karthagen/Rotterdam (4,000 Tons med 1,000—1,000 Tons daglig), 4/6 Middlesbro (3,600), 5/3 Dunkerque (4,600), 4/9 Arzew/Middlesbro (3,500). — Fra Bilbao 4/ Middlesbro, 4/1½ Stockton, 4/ Newport, 4/9 Calais.

Nordamerika. Planker 35/ à 36/3 Halifax/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, Marts—April, 38/9 fra Campbelton pr. Juni, 40/ fra Miramichi pr. Juli. Kul Baltimore eller Norfolk 11/ Genua eller Savona, Slutningen Marts, 9/6 Norfolk/Neapel, 1.—15. April. Bomuld Savannah 26/3 Liverpool eller Manchester, April. — Tommer fra Golfen 73/9 Rotterdam, 77/6 Antwerpen eller Hamburg, (1,300 Stds.), 75/ Tyne og Grangemouth (1,650), 80/ Grangemouth og Methil (1,100), alle pr. April—Maj. Timecharter U. S. og Vestindiefart 3/1½ à 3/3 Dødvægt, 2—6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Nord for Halleras.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 12/3 à 12/9 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. 5.—25. April, 14/ pr. 20. Maj—20. Juni, 14/3 pr. Juli, alt med 6 d. Reduktion direkte Havn. Bahía Blanca 10/9 tungt Korn. 12/3 Havne til London eller Rotterdam, prompt.

Østersøen. Reval 9¾ d. Hvedebasis Rotterdam, 1/ Antwerpen. Fra Windau eller Libau 8¼ d. Rotterdam, 9 d. London eller Antwerpen, 10½ d. Dunkerque, 1/1½ à 1/2¼ Rouen. Kortprops 24/ pr. Favn til Aberdeen, 26/ à 27/ Bristol Kanalen, Fres. 28 Ghent, 29 Dunkerque. Havre fra Norrköping 1/1½ Rouen. Fra Wismar noteres Mk. 8/8½ pr. 1,000 Kilos Havre til Bordeaux, fra Rostock til Antwerpen Mk. 5 Rug, Mk. 6 Havre. Sukker 5/ Neufahrwasser/London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/6 Mariager (1,300), 4/3 Helsingør (850), 4/3 Lübeck eller Memel (1,500—1,600), 3/3 Hamburg (2,100), 5/ Bordeaux (2,700), 6/3 Gibraltar (1,600), 7/9 à 8/ Genua, Savona eller Livorno (3,000—4,000), 7/6 Neapel (4,800), 6/ Malta (5,900), 8/ Aleksandria (4,000). 7/6 Port Said (3,500), 7/ Las Palmas (4,500—5,500). — Firth of Forth 4/10½ Horsens (850), 4/3 Kiel (2,100), 4/4½ Rouen (2,900), 8/ Valencia (1,950). — Humberen 5/ Riga (2,500), 5/7½ Bordeaux. 14/3 Buenos Aires. Cardiff eller Newport 4/6 Kjøbenhavn (2,000), 5/3 à 5/4½ Lissabon, 6/3 Gibraltar (2,900), Fres. 8,50 Marseille (4,300), 7/3 Genua, Savona. Spezzia eller Livorno (5,000), 7/10½ Venedig (6,500), 7/3 Piræus. 7/6 Aleksandria (5,300), 7/ à 7/3 Port Said (4,000

—6,000), 12/6 Colombo (3,000), 6/9 à 7/ Las Palmas (2,300—4,200), 14/ Rio Janeiro (5,000), 13/6 à 14/ River Plate (3,800), 14/1/2 Rosario (4,800).

Skrrevet den 24. Marts 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende uden Liv, og der slutes kun ganske enkelte Laster for hurtig Afskibning, og det samme Forhold er til Stede for Afskibning pr. f. o. w. fra Sydbotten og Finskebugten, saa at der ikke er nogen Udsigt til Bedring i denne Fart.

Af Returfragter Vest fra mangler fremdeles Kullaster, ligesom der kun er faa Clay- og Foderstofflaster til uforandrede lave Fragtrater £ 6½ à 7 pr. Keel Kul til danske og østnorske Havne.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet lige stille. Nordtyskland har for Kornlasters Vedkommende dækket sit Behov pr. Marts. Pr. April noteres fra Danzig, Greifswald og Stralsund en Del Rug- og Havreladninger. Königsberg er slov og vil ikke slutte Tonnage paa Forhaand. Hvad Rusland angaar noterer Libau 13 à 14 Mk. med sædvanligt Certeparti. Norge og Sverige melder ingen Forandringer af nogen Art, og bedre er det ikke fra Danmark for Provinsernes Vedkommende. Kjøbenhavn, hvor der stadig ikke er overdrevent mange Skibe, sluttede for Salpeter til Nykjøbing F. 13 Øre, Stege 12 Øre, Malmö 9 Øre, samt Majs til Warberg 15 Øre, Solsikkekager til Stege 12 Øre, Kul til Rønne 15 Øre. Heller ikke derfra er det ellers videre livligt.

Generalforsamlinger.

De Carl'ske Dampskibsselskaber

afholdt den 14. ds. ordiner Generalforsamling.

Overretssagfører Axel Olsen valgtes til Dirigent paa Forslag af Skibsreder Paul Carl.

Efter at Dirigenten havde givet Meddelelse om Dampskibsselskabet Codans Likvidation, aflagde Grosserer A. O. Andersen Aarsberetningen, hvoraf vi anfører følgende:

Det er Bestyrelsen en Glæde atter at kunne fremlægge tilfredsstillende Regnskaber for de af os ledede Dampskibsselskaber.

Man vil maaske erindre, at vi i Fjor udtalte, at vi kunde se Fremtiden rolig i Mode, selv om Aaret 1913 skulde bringe en Nedgang i Fragtraterne, idet Folgerne af en saadan Nedgang vilde blive afholdt ved at en større Del af vor Tonnage var forudbefragtet til fortrinlige Rater. Denne formodede Nedgang indtraf, og Nedgangen er fortsat ind i indværende Aar, saaledes at Tonnage — for hvilken der ikke i Tide er sikret Engagement — for Tiden sejler til Rater, som er ganske minimale.

Det vil bemærkes, at Dampskibsselskabet Codan er drevet som selvstændigt Selskab og likvideret underhaanden pr. ultimo 1913. Ogsaa Resultatet af dette Selskabs Virksomhed kan kaldes særdeles tilfredsstillende, idet et saa betydeligt Beløb som Kr. 229,789.98 er blevet afskrevet paa de fem Skibe, hvorefter disse er overført til de 3 Selskaber som følger: »Egholm» og »Hjortholm» med en bogført Værdi af Kr. 595,167.96 til Dampskibsselskabet Gorm. »Katholm» og »Taarnholm» ligeledes med en bogført Værdi af Kr. 595,167.96 til Dampskibsselskabet Carl og »Svanholm» med en bogført Værdi af Kr. 320,083.98 til Dampskibsselskabet Skjold.

De tre Selskaber har ved den trufne Ordning — foruden at komme i Besiddelse af fem fortrinlige Skibe haft Fordelen af, at Dampskibsselskabet Codans fulde Overskud er afskrevet paa Skibene og har desuden haft en stor Renteindtægt i 1913 af de indbetalte á Konto Beløb.

Dampskibsselskabet Gorm ejer nu 8 Skibe, Carl 7 og Skjold 6 paa uforandret Aktiekapital, og uden at der er optaget ny Laan i Skibene. Kun overføres der til de tre Selskaber det af Codan optagne 1ste Prioritetslaan (oprindelig 750,000 Kr.) med et Beløb af 450,000 Kr. til den billige Rente af 5 pCt. p. A.

Dampskibsselskabet Gorm har pr. ultimo 1913 intet tilbage af sin tidligere Gæld, men en Bank- og Kassebeholdning paa Kr. 235,191.76.

Dampskibsselskabet Carl har ligeledes brugt sin Gæld ud af Verden, idet det pr. 1913 forfaldne Beløb paa Prioritetslaan Serie IV. 65,000 Kr., er indfriet, og der er i dette Selskab en Bank- og Kassebeholdning paa Kr. 113,578.02.

Dampskibsselskabet Skjolds Skyld er kun ringe og har Indbetalingen paa »Svanholm» til Aarsag.

Bestyrelsen har, som det vil vides, fulgt det Princip for Overskudets Fordeling, at det udbetaler en passende Dividende i Forbindelse med saa rigelige Afskrivninger som muligt, og Bestyrelsen fortsætter ogsaa i Aar hermed.

Som tidligere nævnt er de Forhold, som Skibsfarten nu arbejder under, langt fra lyse, men takket være den over de senere Aar drevne Dividende- og Henlæggelses-Politik i Forbindelse med de to sidste Aars Højkonjunkturer staar vi nu saa godt rustede, at vi med Ro kan se Fremtiden i Mode, og vi forventer — hvorledes Forholdene end skulde stille sig — altid at kunne udbetale passende Dividende.

Vi har allerede et Par Gange i denne Beretning haft Lejlighed til at berøre det overordentlige stærke Fald i Fragterne, som har medført, at Skibsfarten atter arbejder under meget vanskelige Forhold. Hvor længe denne Tilstand skal vare, er det aldeles umuligt at sige, og vi kan ikke i Verdensmarkedet se noget Tegn, der skulde begrunde en Antagelse om, at en ny Højkonjunktur saa hurtigt skulde følge efter den saa bratte Nedgang, der afløste de to gode Aar 1912—13. Statistiken over Skibsartens Rentabilitet viser netop, at der efter gode Aar altid er fulgt flere mindre lønende Aar, og omend man maa haabe, at denne Periode ikke maa blive af saa lang Varighed som tidligere, er det i alt Fald bedst at være forberedt paa, at vi endnu i nogen Tid maa staa overfor lave Fragtkonjunkturer og ruste os derimod.

Glemmes maa det dog ikke, at en saadan Periode virker som en gavnlige Regulator paa mange Forhold, der opstaar under Højkonjunkturer, og navnlig maa man erindre, at de fleste Dampskibsselskaber i de sidste Par Aar har været i Stand til at konsolidere sig ved store Henlæggelser og Afskrivninger, saaledes at de staa vel rustet til at møde, hvad der end maatte komme.

Der er fremkommet Planer om ved Oplægning af en Del af Verdenstonnagen at forbedre Markedernes Stilling — en Plan, som i sin Teori kan lyde smukt, men som næppe vil kunne gennemføres i Praksis, hvor saa store Interesser under uendelige mange forskellige Forhold kæmper imod hverandre; ad kunstig Vej kan man ikke opnaa nogen Indflydelse af Betydning paa Verdensmarkedet. Den Nedgang, som maatte komme, er indtruffet, og Faldet i Fragtraterne blev mere brat end ventet; men efter de daarlige Tider ved man, at der lige saa sikkert vil følge gode.

Vi vil gøre opmærksom paa, at Udgifterne snavel til Hyre, Kost og Assurance som til Lastning og Losning er steget meget betydeligt, hvilket gør Forholdene endnu vanskeligere og nødvendiggør, at al Energi maa sættes ind paa at indskrænke disse Udgifter saa meget som muligt.

For at skabe Tilfredshed i Bespisningspørgsmaalet har Selskaberne bestemt sig til fra 1. April d. A. at overtage Bespisningen af Mandskabet.

Paa lignende Maade og under lignende Forhold har vi interesseret Selskaberne i et Kuldepot i Helsingør. Ogsaa for denne Virksomheds Vedkommende tilfalder Overskudet fuldtud Selskaberne.

Grosserer Andersen fremlagde derefter Regnskaberne.

For Gorm's Vedkommende (Selskabet har kun haft 6 Baade mod 7 i 1912) har Nettooverskudet været Kr. 511,293, hvoraf Kr. 359,816 anvendes til Henlæggelser, medens Aktionærerne faar Kr. 150,000 eller 10 pCt.

Paa Skibenes Anskaffelsesværdi, Kr. 2,918,430, er med en Afskrivning i Aar paa Kr. 180,000 ialt afskrevet Kr. 1,803,443, saa at Kapitalkontoen er nedbragt til Kr. 1,115,000.

Til en Ekstrareservefond i Anledning af, at to Skibe fra Selskabet Codan overgaa til Selskabet, henlægges Kr. 130,000, og Resten af Henlæggelserne, Kr. 49,816, anvendes til Havariudgifter og Survey.

Selskabet Carl har haft et Nettooverskud paa Kr. 417,257, hvoraf henlægges Kr. 266,287, medens Aktionærerne ogsaa her faar Kr. 150,000.

Skibenes Anskaffelsesværdi er med Afskrivningen i Aar, Kr. 160,000, nedbragt fra Kr. 2,518,625 til Kr. 1,240,000. Til Survey anvendes Kr. 36,287 og til en Ekstrareservefond i Anledning af Overtagelsen af to Skibe fra Codan Kr. 70,000.

Dampskibsselskabet Skjold har haft et Nettooverskud paa Kr. 313,556, hvoraf henlægges Kr. 192,542, medens Aktionærerne faar Kr. 120,000 eller 8 pCt.

Reservefonden andrager med Henlæggelsen i Aar, Kr. 150,000, ialt Kr. 765,000. Til Survey anvendes Kr. 42,542.

I Fjor var Nettooverskudene for de tre Selskaber henholdsvis Kr. 745,073, Kr. 561,535 og Kr. 465,988.

For Regnskaberne gaves Decharge, hvorefter Overretssagfører Axel Olsen genvalgtes som Medlem af Bestyrelsen.

Til Revisorer valgtes Kaptajn V. Wisberg og Driftsbestyrer I. P. Fechtenburg i Stedet for Kaptajn H. L. Hansen og Kohnmand I. H. Fechtenburg, der paa Grund af Alder ønskede at trække sig tilbage.

Grosserer Andersen bragte de to afgaaede Revisorer en hjertelig Tak for deres udmærkede Arbejde i Selskabets Tjeneste. (Forsamlingen rejste sig.)

Stuttelig takkede Hr. Ohlenschläger Rederne for det smukke Resultat.

Dampskibsselskabet Heimdal

har den 13. Marts afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Werner.

Den korresponderende Reder, Martin Carl, aflagde Beretning og Regnskab.

De udmærkede Fragter, vi havde ved Udgangen af 1912, fortsattes over i 1913, og vi fik Lejlighed til at afslutte flere meget gunstige Fragtkontrakter for dette Aar.

Desværre forandrede Forholdene sig temmelig pludseligt i Begyndelsen af Efteraaret, da Fragterne overalt gik mere og mere ned, og ved Udgangen af Aaret nærmere de sig betænkeligt de Mi-

nimum-Fragter, som vi i de tidligere daarlige Aar har maattet sejele for.

Vi har imidlertid god Grund til at være tilfreds med Resultatet for 1913, og vore store Henlæggelser for dette og det foregaaende Aar vil sætte os i Stand til selv i de magre Aar, der nu kan ventes, at betale et passende Udbytte.

For Uheld har vi naturligvis ikke været forskaanet, da vi foruden en Del mindre Havarier har haft et meget stort med Dampskibet »Daisy» paa et ugunstigt Tidspunkt.

Vort nyeste og største Skib »Betty» fik i Granton i Juli og August paa Grund af Strejke mellem Havnearbejderne et langt Op-hold paa 44 Dage, der ogsaa foraarsagede et betydeligt Driftstab.

Fem af Skibene har i Løbet af Aaret gennemgaaet Lloyds Survey. I Følge Regnskabet udgør Overskudet, inklusive Saldo fra 1912, Kr. 951.883.81. Bestyrelsen foreslaar at henlægge til Reservefonden Kr. 500.000 og til Udbytte-Reguleringsfonden Kr. 75.000 samt at udbetale i Udbytte 12 pCt.

Sluttelig meddelte Direktør Carl, at han havde optaget sin Søn som Kompagnon i Firmaet.

Justitsraad Møllmann, der foreslog at anvende den kontante Kassebeholdning til at indfri Laanene med, blev imødegaaet af Rederen og Grosserer H. Heitgaard, der bogge fandt det fornuftigt at have en ordentlig Kassebeholdning for at kunne købe Skibe, naar Priserne var billige.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Kaptajn A. V. Knudsen genvalgtes som Bestyrelsesmedlem, medens Driftsbestyrelsen J. P. Fechtenburg og Kaptajn J. Møller valgtes til Revisorer i Stedet for J. H. Fechtenburg og Kaptajn H. L. Hansen, der ikke ønskede Genvalg.

Paa Forespørgsel af Justitsraad Møllmann erklærede Direktør Carl, at Fragterne for Tiden var meget daarlige, og at det ikke saa godt ud for den nærmeste Tids Vedkommende. Det var imidlertid ganske umuligt at sige noget om, hvorvidt Forholdene kunde bedre sig.

Dampskibsselskabet Vendila

holdt den 6. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Gøtting.

Den korresponderende Reder, H. Christensen, aflagde Beretning og Regnskab:

Aaret 1913 var et af de Aar, som alle Skibsfartsinteresserede vil erindre med Glæde. Var det end ikke fuldt saa godt som sin Forgænger, saa bragte det dog Rederiernes Fortjenester, som var langt over de almindelige og øgede den Velstand, 1912 havde grundlagt.

Begyndelsen af 1913 var i hvert Fald paa Højde med samme Tidsrum i 1912, ja, endnu hen i August var Resultaterne af Driften ligestillede med det foregaaende Aars, men derefter begyndte Nedgangen, og den tog hurtig Fart for henimod Nylaar at komme saa langt ned, som den kunde. Der har siden den Tid hersket en ualmindelig slæbende Forretning, og det er først i den allersensene Tid, at det igen begynder at lysne lidt fra et Par af de største korneksporterende Steder, La Plata og Sortehavet.

Hvad vore hjemlige Markeder angaar, da er de i den nuværende Periode saa godt som altid stille, og de har i Vinter vel snarere været daarlige end sædvanlig. Vi disponerede imidlertid i Efteraaret de fleste af vore Baade i andre Farter til ganske tilfredsstillende Rater; de er optagne indtil Maj—Juni Maaned, til Østersøfarten igen begynder. For Sommer-Østersøfarten er — saa vidt jeg har kunnet bringe i Erfaring — sluttet forholdsvis lidt i Aar, og de engelske Træ-købmænds Organ »Timber Trades Journal» siger, at Rederne er tilbageholdende med deres Tonnage til de Rater, som Befragterne hidtil har villet anlægge. — Hvis Rederne blot vil vedblive at holde tilbage, til de skal bruge Fragterne, kommer Raterne sikkert ogsaa naa en mere tilfredsstillende Basis end den, de nu noterede Rater hyder.

Af Regnskabet fremgaar det, at samtlige Skibes samlede Brutto Indtægter andrager Kr. 1,506,514.83 og de samlede Udgifter Kr. 1,034,387.51. Driftsoverskudet beløber sig til Kr. 480,250.02, herfra gaar Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Tantième til Bestyrelsesraad og Forretningsføreren o. s. v., hvilket tilsammen andrager Kr. 118,587.03. Nettooverskudet bliver saaledes Kr. 361,662.99, der fordeles paa følgende Maade: Til Reservefonden henlægges 5 pCt. af Kr. 1,275,000 eller Kr. 63,750, ekstraordinært henlægges Kr. 117,114.06. Udbyttet til Aktionærerne er 12 pCt. eller Kr. 153,000 og til næste Aar overføres Kr. 31,774.40. Reservefonden andrager nu Kr. 750,000.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Herman Levin.

Dampskibsselskabet Vulcan

afholdt den 28. Februar Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Ebstrup.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.

I Aarets Løb har to af Selskabets Skibe, »Paris» og »Bryssel», gennemgaaet Klassifikationer, som navnlig for »Paris» Vedkommende var meget omfattende, men som saa ogsaa har forhøjet Værdierne betydeligt.

Dpsk. »London» fik i 1912 et meget omfattende Eftersyn, og »Vulcan» faar ligeledes for Tiden omfattende Reparation, hvorefter der i de nærmeste tre Aar ingen Klassifikationer skulde være at afholde.

Overskudet er noget mindre end det foregaaende Aars, men i Betragtning af den store Forbedring af Selskabets Materiel samt passende Afskrivning maa Aarets Resultat dog anses for meget til-

fredsstillende. Dpsk. »London»s Timecharter løber endnu til Slutningen af Maj dette Aar. For de andre Baade er kun sluttet nogle enkelte Rejser for det kommende Aar.

Selskabets fire Skibe har indsejlet et Overskud paa 276,402 Kr. Herfra gaar til Renter og Administration, inkl. Kaplak til Kaptajnerne 52,503 Kr.

Paa Bestyrelsens Forslag blev det vedtaget at udbetale et Udbytte til Aktionærerne paa 6 pCt. samt at afskrive paa Skibenes Værdi 100,000 Kr. og efter Afholdelse af Udgifter til Klassifikationer og Tab ved Havarier at henlægge til et Reserve- og Klassifikationsfond 75,760 Kr. Skibene staar derefter bogført for 900,000 Kr.

Der blev givet Decharge for Regnskabet. Det efter Tur fratredende Medlem, Apoteker, Fabrikejer Alfred Benzou, genvalgtes.

Dampskibsselskabet Mercur

holdt den 28. Februar Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Ebstrup.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.

Endskønt det indsejlede Overskud har været betydeligt mindre end det foregaaende Aars, saa har til Gengæld Tab ved Havarier, Renter og andre Udgifter ogsaa været mindre, saaledes at Selskabets Status har forbedret sig næsten lige saa meget som i 1912, og Aarets Resultat maa betragtes som meget tilfredsstillende.

De tre Baade har indsejlet et Overskud paa 243,670 Kr. Herfra gaar Renter og Administration, inkl. Kaplak til Kaptajnerne, 50,129 Kr. Paa Bestyrelsens Forslag blev det vedtaget at udbetale et Udbytte til Aktionærerne af 6 pCt. samt at afskrive paa Skibenes Værdi 125,000 Kr. og efter Afholdelse af Udgifter til Klassifikationer og Tab ved Havarier at henlægge til et Reserve- og Klassifikationsfond 38,375 Kr. Skibene staar derefter bogførte for 950,000 Kr.

Der blev givet Decharge for Regnskabet. Det efter Tur fratredende Medlem, Grosserer J. Prahl, genvalgtes.

Det helsingørske Dampskibsselskab

holdt den 14. Februar aarlig Generalforsamling.

Statsgælddirektør Andersen, der er Selskabets fungerende Formand dirigerede og Kontorchef A. F. Jansen aflagde Beretning. Aaret var forløbet uden Uheld for Skibene, og Resultatet kunde opgøres saaledes: der var afbetalt paa Partinobligationsgælden 15,000 Kr. Paa Gælden i Privatbanken 50,000 Kr. samt tilbageholdt til Klassifikation af Selskabets 2 Skibe 100,000 Kr. Til Forklaring af dette store Beløb oplyste Taleren, at Skibsværfterne for Tiden holdt Reparationerne i særlig høj Pris; og da Fragtmarkedets øjeblikkelige Tilstand ikke var absolut lovende, fandt man det rigtigst at anvende hele Overskudet til at betrygge Selskabets Status. Skibenes Overskud havde forovrigt været Kr. 132,298.51. Selskabets Status balancerede med Kr. 795,509.84.

Der var endnu ikke disponeret over Skibene i 1914, men man haabede, at Fragtmarkedets Udsigter vilde bedre sig, og det var jo givet, at den Konsolidering af Status, som 1913 havde hjulpet Selskabet til, vilde i høj Grad komme indeværende Aar til Gode.

Der blev givet Decharge og det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Kontorchef Jansen, genvalgtes, ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Fra Sø og Land.

Dansk Øl i England. Bladet »The Leith Observer» skriver den 7. Februar herom: Øl er et af de kontinentale Import-Produkter, hvoraf Indførslen er steget hurtigt i Løbet af saa Aar. Saa stor har Stigningen været, at The Gamle Carlsberg Lager Beer Import Company nu fragter en særlig Damp, udelukkende for det berømte Carlsberg Øl, og denne Damp gaar i regelmæssig Fart mellem Kjøbenhavn og Leith hver 10. Dag, idet den paa Hjemvejen medtager tomme Flasker og Kasser. Det menes ikke, at denne Damp vil være stor nok til at effektuere Efterspørgslen, naar Omsætningen stiger til Sommer.

»Tuborgs ny Administrations- og Laboratoriebygning blev den 22. ds. taget i Brug, idet Overflytningen fra de gamle Kontorer fandt Sted allerede Dagen forinden.

Samtidig med, at de ny smukke Lokaler toges i Brug, fandt en lille Højtidelighed Sted i den store »Hall». Under en Velkomst-tale til Personalet meddelte Direktør Dessau, at der samtidig med dette Vædepunkt i Tuborgs Historie var bleven Firmaet en smuk Anerkendelse til Del, idet De forende Bryggerier og Tuborg Fabrikker havde faaet Tilladelse til at benytte Benævnel-sen: »Leverandør til det kongelige danske Hof».

Havarier og Forlis.

Mario, Skonnert af Nykjøbing Mors, er paa Rejsen fra Warberg til Aarhus med en Ladning Træ indslæbt til Aarhus i læk Tilstand. Det lykkedes Mandskabet ved ihærdigt Arbejde med Pumperne at naa ind til Fornæs, hvorfra Svitzers tog Skibet paa Slæb til Bestemmelsesstedet.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Arabiske Hav.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 256. Østersøen mellem Falsterbo og Dars. Maalestok 1:130 000, med Specialkort af Indløbet til Præstø, Præstø og Faxø Havne. 1914. Pris paa Kort-lærrød Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Annulleret er:

Kort Nr. 139. Østersøen mellem Falsterbo og Dars. 1901.

Rettelse til: Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til „Den Danske Lods“ 7de Udgave 1910.

Side 8. Linie 18 og 19 f. o. udgaaer.

I. Østersøen.

506. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/697. Berlin 1914.)

Det hvide og blaa Lynfyrt, som viser Et-Lyn, og som staar paa S.-Hjørnet af Krigshavnen, er forandret saaledes, at Lyset nu er:

1. hvidt i Pejlinger fra 218° gennem 0° til 60°;

2. blaat i — 60° til 150°.

c. 59° 58 $\frac{1}{4}$ ° N. 29° 47' E.

(Kort Nr. 155.)

507. Tyskland. Adler-Grund. Vraglystønde atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/749. Berlin 1914.)

Vraglystønden ved Vraget af Damperen *Norden* er atter udlagt, og Spiritønden

er inddraget. 54° 46' 33" N. 14° 21' 22" E.

(Kort Nr. 160 og 206. Danske Lods Side 462.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2400. København 1913.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 378. Gulf of Aden—Zeila Approach. Sea Gull shoal—Buoy established. Position. At south-east end of shoal, at a distance of 9 $\frac{1}{2}$ miles, 82° (N. 84° E. Mag.). from Zeila pier light. Lat. 11° 23' N., long. 43° 38 $\frac{1}{2}$ ' E. Description. A conical buoy, painted black, with cylindrical topmark. Remarks. Position approximate has been placed against this buoy on chart. No. 919. Variation. 2° W. (Notice No. 378 of 1914, dated 9th March.)

Charts affected. No. 919, Plan of Zeila roads. No. 253, Jebel Jan to Shiab Kulangarit. No. 86, Red sea, sheet V. No. 6b, Gulf of Aden, western sheet. Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 486.

No. 381. Japan—Inland Sea. Nokotsuna shima—Light established. Position. On Ushigakuchi saki. Lat. 33° 57' 52" N., long. 132° 41' 32" E., on chart No. 83. Abridged description. — Lt. Fl., cv. 3 sec., 32 ft., vis. 10 m. (U). Details: Character. Flashing white light, every three seconds. Elevation. 32 feet. Visibility. 10 miles. Power. 100 candles. Structure. White iron framework, 17 feet in height to centre of lantern. Note. The light is unwatched. (Notice No. 381 of 1914, dated 10th March.)

Charts affected. No. 83, Gogo shima to Miyo shima. No. 3154, Ominase to Gogo shima. No. 2875, Nakai (Seto Uchi). No. 2847, Nipon, Kiuisu, and Shikoku, &c. Publications. — List of Lights, Part VI, 1914, No. 1946. Japan, Korea, &c., Pilot, 1904, page 481. Japan Pilot, 1914 (in press), page 368.

No. 386. Portuguese East Africa—Delagoa Bay. Inhaca island—Light established. Position. On barracks at Black Bluff. Lat. 23° 59' 51" S., long. 32° 55' 12" E., on chart No. 644. Abridged description. Lt. F., W. R., 200 ft., vis 6 m. Character. A fixed light, with white and red sectors. Elevation. 200 feet. Visibility. 6 miles. Sectors. White from 340° (N. 2° W. Mag.), through north and east, to 93° (S. 69° E. Mag.). Red thence to 140° (S. 22° E. Mag.). White thence to 160° (S. 2° E. Mag.). Obscured elsewhere. Remarks. The northern white sector indicates the channel to Port Melville. Variation. 18° W. (Notice No. 386 of 1914, dated 11th March.)

Charts affected. No. 644, Delagoa bay, with views A and B. No. 2089, Tugela river to Delagoa bay. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 57a. Africa Pilot, Part III, 1905, pages 190, 207.

No. 387. Cochin China. Saigon river approach — Existence of shoals; amended depths. Position. Cape Ba-ké, lat. 10° 29 $\frac{1}{2}$ ' N., long. 107° 31' E. Details. Several shoals have been found, together with amended depths on existing banks, in the eastern approach to Saigon river. Remarks. The rock now known as Rosslyn rock, situated at a distance of 5 $\frac{1}{4}$ miles south-eastward from Cape Ba-ké, has a least depth of 6 feet at low water, and a rock with a depth of less than 6 feet at low water also exists at the western end of Britto bank. (Notice No. 387 of 1914, dated 11th March.) Charts affected. No. 1261, Saigon river to Kamranh bay. No. 2660a, China sea, southern portion. Publication. China Sea Pilot, Vol. III, 1912, pages 197, 204, 205.

508. Tyskland. Greifswalder Oie. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/682. Berlin 1914.)
Greifswalder Oie Fyr skal forandres til et Lynfyr. Det nuværende Fyr vil derfor

antagelig i Slutningen af Marts d. A. blive slukket. Samtidig tændes et midlertidigt Hjælpesfyr, der har samme Karakter som det nuværende Fyr, paa en Baaek c. 65 m NE. $\frac{1}{2}$ E. for dette.

Fyret er synligt i Pejlinger fra $91\frac{1}{2}^{\circ}$ gennem 0° til $31\frac{1}{2}^{\circ}$. I Pejlinger fra $11\frac{1}{2}^{\circ}$ til $31\frac{1}{2}^{\circ}$ er Synsvidden $13\frac{1}{2}$ Sm for hvidt og $6\frac{1}{2}$ Sm for rødt Lys, i øvrigt er Synsvidden $15\frac{1}{2}$ Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. Hjælpefyret: $54^{\circ} 15' 03''$ N. $13^{\circ} 55' 44''$ E.

(Kort Nr. 160.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2278. København 1913.)

509. Tyskland. Stralsund. Afmærkning forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/683. Berlin 1914.)

Ved Forsændslægningen 1914 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i den E.-lige Del af *Stralsund* Farvand mellem *Palmerort* Fyrskib og *Stahlbrode* Havn: 1) Sort Spidstønde Nr. 7 i *Palmerort* Rende inddrages. 2) Sort Spidstønde Nr. 1 ved *Mittelgrund* faar en Kugle som Topbetegnelse og mærkes Nr. 7. 3) De sorte Spidstønder Nr. 2—6 ved *Mittelgrund* faar Nr. 8—12. 4) *Stahlbrode* sorte Spidstønde mærkes „*Stahlbrode* 13“. Tønden *Stahlbrode* 13: c. $54^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ N. $13^{\circ} 17\frac{3}{4}'$ E.

510. Tyskland. Kieler Fjord. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/750. Berlin 1914.)

Et Fartøj, der tjente som Maal, er sunket c. 200 m fra sort Spidstønde *Kiel* 2. Masten er over Vandet.

Tønde *Kiel* 2: $54^{\circ} 27' 2''$ N. $10^{\circ} 17' E$.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

511. Danmark. Sundet. Middeldgrund. Tønder udlægges. Advarsel.

I Begyndelsen af April 1914 udlægges 7 grønne Vragtønder med Kurv uden Skage ved en Losseplads for Fyrd paa den S.-lige Del af *Middeldgrund*. Tønderne skal ligge paa følgende Steder: 1) $55^{\circ} 41' 17''$ N. $12^{\circ} 39' 50''$ E. 2) $55^{\circ} 41' 41''$ N. $12^{\circ} 39' 58''$ E. 3) $55^{\circ} 41' 53''$ N. $12^{\circ} 40' 25''$ E. 4) $55^{\circ} 41' 42''$ N. $12^{\circ} 40' 45''$ E. 5) $55^{\circ} 41' 07''$ N. $12^{\circ} 40' 40''$ E. 6) $55^{\circ} 40' 37''$ N. $12^{\circ} 40' 33''$ E. 7) $55^{\circ} 40' 57''$ N. $12^{\circ} 40' 03''$ E.

Naar Afmærkningen er udlagt, advares Skibe mod at færdes indenfor den, af Hønsyn til at man paa Grund af Udkastningen af Afaldet fra Havnen ikke kan garantere for, at Vanddybden paa dette Sted svarer til den i Søkortene angivne.

(Kort Nr. 229, 249 og 250. Danske Lods Side 292. Sem.-Fork. Side 38.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2288. København 1913.)

512. Danmark. Store-Bælt. Sprogø S. Vager sunket.

Telegrafvageren med hvid Diamant mellem to røde Kugler, som læa $1\frac{1}{2}$ Sm $170\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. S.) fra *Sprogø* Fyr, er sunket. *Sprogø* Fyr: $55^{\circ} 19' 51''$ N. $10^{\circ} 58' 25''$ E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

513. Tyskland. Helgoland. Fyrskib udlægges.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/752. Berlin 1914.)

Et 3-mastet rødt Fyrskib, mærket „*Helgoland*“ og med to sorte Balloner (den ene over den anden) paa Stortoppen, vil antagelig i Begyndelsen af April 1914 til Forsøg blive

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

539. Italien W.-Kyst. Porto Vecchio di Piombino. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 80/231. Genova 1914.)

Paa Brohovedet, c. 950 m N. for den gamle Senafor, er tændt et grønt, fast Fyr. Synsvide: 9 Sm. c. $42^{\circ} 56' N$. $10^{\circ} 33' E$.

540. Italien W.-Kyst. Circeo. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 80/230. Genova 1914.)

Fyret paa *Cervia* Batteri S. for *Circeo* Bjerget er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formarkelser hver 25 s, Lys 15 s, Mørke 10 s. $41^{\circ} 13' 22''$ N. $13^{\circ} 04' 20''$ E.

541. Sicilien S.-Kyst. Empedocle. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 81/211. Genova 1914.)

Fyret paa det gamle Molehoved paa venstre Side af Indløbet til Havnen er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formarkelser hver 7,5 s, Lys 5 s, Mørke 2,5 s. $37^{\circ} 16' 58''$ N. $13^{\circ} 31' 52''$ E.

542. Italien E.-Kyst. Brindisi. Lystøndes Beliggenhed.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 81/244. Genova 1914.)

Lystønden, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s, ligger 2395 m $33\frac{1}{4}^{\circ}$ (misv. NE. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Torre Carrallo* og 3990 m $88\frac{1}{4}^{\circ}$ (misv. E. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Pedagne* Fyr. Flammens Højde $3\frac{1}{2}$ m. Lysevne 7 Sm. c. $40^{\circ} 39' 30''$ N. $18^{\circ} 02' 27''$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/106. København 1914.)

543. Italien E.-Kyst. Porto di Lido. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 81/245. Genova 1914.)

Bagfyret i Lædefyrhinen er forandret saaledes, at Lyset er hvidt i en Vinkel paa 7° i Fyrhinen Retning, grønt i en Vinkel paa 20° paa Styrbords Siden og rødt i en Vinkel paa 20° paa Bagbords Siden af den hvide Lysvinkel, naar man er for Indgaende. I øvrigt er Fyret uforandret. $45^{\circ} 27' 12''$ N. $12^{\circ} 21' 00''$ E.

544. Syrien. Beirut. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 409. London 1914.)

Vraget af en Kanonbaad, der er synlig over Vandet, ligger c. 80 m 104° (misv. E. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) fra Stenvarde NE. for Toldboden. $33^{\circ} 54\frac{1}{2}'$ N. $35^{\circ} 30' E$.

IX. Bekendtgørelser m. m.

545. Grækenland. Blokade af Santi Quaranta Red erklæret.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 11/332. Pola 1914.)

Den kgl. græske Regering har fra 7de Marts 1914 erklæret *Santi Quaranta* Red for blokeret indtil en Afstand af 3 Sm fra Kysten. c. $39^{\circ} 52' N$. $20^{\circ} 01' E$.

531. Forenede Stater i Nordamerika. Rhode Island. Block Island Sund. Block Island North Reef Lys- og Klokketønde flyttet.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 10/705. Washington 1914.)

Block Island North Reef Lys- og Klokketønde I B I er flyttet c. 1/2 Sm NNW. efter og ligger nu i 29 m Vand, 214 3/4' (misv. SW. 1/4 W.) fra Point Judith Fyr og 2 1/2' (misv. N. t. E. 3/8 E.) fra Block Island N.-Fyr. Point Judith Fyr: 41° 21' 40" N. 71° 28' 55" W.

532. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Noank. Grund fundet.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 10/707. Washington 1914.)

En Grund med 1,8 m Vand er fundet i Indløbet til Noank Havn, 213° (misv. SW.) fra Morgan Point Fyr og 256° (misv. W. 1/8 S.) fra S.-Kanten af Raam Island. Morgan Point Fyr: 41° 18' 59" N. 71° 59' 24" W.

533. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Grund fundet.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 10/711. Washington 1914.)

En Grund med 3,3 m Vand ved halv Tid er fundet c. 30 m NE. for Ambrose Channel Tønde 6 a. Der er sandsynligvis mindre Vand paa Grunden. Ambrose Channel: 40° 30' N. 74° 00' W.

534. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. James Floden. Fyr forandret.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 10/712. Washington 1914.)

1. Maycox Point Ledefyr. Forfyret er flyttet til 37° 17' 55" N. 77° 08' 34" W. Bagfyret er flyttet og staar nu 700 m 251° (misv. W. t. S. 1/4 S.) fra Forfyret.

2. Harrison Bar Ledefyr. Bagfyret er nedlagt og Maycox Point Bagfyret er tillige Bagfyrt i Harrison Bar ny Ledefyrlinie. Forfyret er flyttet og staar nu 312 m 293 1/2° (misv. NW. t. W. 1/2 W.) fra Bagfyret. 37° 17' 52" N. 77° 09' 11" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

535. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Aransas Pass og Corpus Christi Bugt. Turtle Cove Kanal. Fyr tændt.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 10/715. Washington 1914.)

Turtle Cove Channel Baake 25 er nedlagt, og paa dens Plads er opført en sort, firkantet, pyramideformet Baake, fra hvilken der vises et hvidt, fast, ubevogtet Fyr; Turtle Cove Channel Fyr Nr. 3. 27° 48' 35" N. 97° 14' 55" W.

536. Cuba S. Cayman Brac. Fyr tændt.

(⁷Nachrichten für Seefahrer" Nr. 11/671. Berlin 1914.)

Paa Stakes-Bay Pynt ombrent midt paa N.-Kysten af Øen Cayman Brac er tændt et hvidt, fast Fyr. 19° 43' 6" N. 79° 49' 7" W.

537. St. Lucia. Port Castries. Fyr tændt.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 426. London 1914.)

Ved Port Castries er den bagerste Stangbaake ombyttet med en rød Gitterbaake med hvid Trekant. Fra denne vises et rødt; fast Fyr. Flammens Højde: 34 m. Synsvide: 5 Sm. Holdt overet med det røde, faste Fyr paa den forreste Stangbaake i Pejling, 120° (misv. SE. t. E.), leder det ind til Port Castries. 14° 00 3/4' N. 60° 59 1/4' W.

538. Argentina. San Blas S.-lige Indløb. Punta Segunda Barranca. Oplysning om Fyr.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 425. London 1914.)

Forandringen af Fyret paa Punta Segunda Barranca er endnu ikke foretaget. Fyret viser indtil videre fremdeles hvidt Et-Lyn hver 2 s. c. 40° 45' S. 62° 16' W. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 9/102. København 1914.)

udlagt c. 7,2 Sm 58 1/2° (misv. E. t. N. 3/4 N.) fra Helgoland Fyr i Stedet for Tønden Steinsgrund N. Fyrskibet skal vise to hvide, faste Fyr (det ene over det andet). Flammens Højde: 13 m og 9 m. Synsvide: 9 Sm. Fyrskibet fører Ankerlanterne

Taagesignal gives med Sirene, 3 Stød hvert Minut, Stød 2 s., Pause 2 s., Stød 4 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 48 s.

En Undervandsklokke giver 4 Slag hver 30 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 4 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 22 s.

Kommer Sirenen i Uorden gives Tre-Slag med en Klokke hver 20 s.

Er Fyrskibet ikke paa Station, fører det et sort Flag paa Mesanmasten, og Fyrene brænder ikke. 54° 14' 42" N. 8° 03' 39" E.

(Kort Nr. 180.)

514. Tyskland. Elben. Bugsering af Doksektioner.

(⁷Nachrichten für Seefahrer" Nr. 12/751. Berlin 1914.)

I Slutningen af Marts d. A. vil flere Doksektioner blive slæbt til Søs fra Hamborg. Saavel Bugserbaadene som Doksektionerne fører tre sorte Balloner eller tre røde Lanterner (i samme lodrette Linie) paa et synligt Sted. De i Søvejsreglerne forordnede Lanterner føres. Det paalægges alle Dampere at passere Transporten langsomt og med største Forsigtighed.

515. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Skydning.

(⁷Nachrichten für Seefahrer" Nr. 11/643. Berlin 1914.)

Fra 23de Marts til 4de Juni 1914 begge Dage inklusive afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Skydefeltet begrænses mod N. af Linien „Tønde H—Tønde 6“, mod S. af Linien „Grodener Baake—Tønde 16“.

Skydningen finder Sted paa forskellige Tider af Dagen og ofte tillige om Natten. Under Forberedelserne til Skydning og i Skydepauseerne hejses det internationale Flag B halvt op paa Forterne Grimmerhörn og Kugelbaake; Post- og Passagerskibe kan da passere. Under Skydningen hejses Flag B helt op, og al Passage er da forbudt. Ved Skydningens Ophør hales Flag B ned, og en sort Ballon hejses; Passage er da tilladt, men der maa passes paa Slæbtrosser og andre Hindringer. Først naar disse er fjernet, nedhales Ballonen. Hvis Skydning undlades paa en Skydedag, vises et rødt Flag fra Cuxhaven Fyrtaarn. Politifartøjer med Hamborgs Tjenesteflag og rødt Flag eller rød Lanterne paa Toppen ligger ude. Bugserdamper er til Stede for eventuelt at hjælpe Skibe over eller ud af Skydefeltet, dog paa deres egen Risiko.

Fyrskibet Elbe V inddrages enkelte Dage under Skydningen i Tiden fra 28de April til 4de Juni, det udlægges atter efter Skydningens Ophør. Fyrskib Elbe V: 53° 57' N. 8° 40' E.

516. Tyskland. Jade og Wangeroo. Skydning.

(⁷Nachrichten für Seefahrer" Nr. 11/691. Berlin 1914.)

Fra den 25de Marts til den 16de Maj 1914 afholdes der Skydeøvelser paa Jade og fra den 28de Maj til den 10de Juni 1914 ved Wangeroo.

Der skydes mellem Kl. 7 Fm. og Kl. 6 1/2 Em.; enkelte Gange skydes ogsaa om Natten. Skydepladsen paa Jade begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellen gennem Seefeld Kirke. Naar der skydes, hejses en rød Dobbeltstander ved Havneindløb III til Wilhelmshaven og paa forskellige Forter, Pladsen er da spærret for al Sejlsad. Politifartøjer med rød Dobbeltstander ligger ude. Naar der en Dag ikke skydes, hejses det internationale Flag U paa Signalstationen ved Havneindløb III til Wilhelmshaven og paa „Aussegnade“ Fyrskib, der ligger paa 53° 52' N. 7° 57' E.

Skydefeltet ved Wangeroo begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Alte Weser Tønde, mod S. af Breddeparallellen gennem Wangeroo Fyr, mod E. af Meridianen paa 8° E., mod W. af Meridianen gennem „Weser“ Fyrskib. Under Skydningen hejses en rød Dobbeltstander paa Signalstationen eller paa Batterierne ved Wangeroo, paa Fyrskibene „Aussegnade“ og „Weser“, samt paa Rotersand Fyr og paa Politifartøjerne.

Naar der en Dag ikke skydes, beises det internationale Flag U paa Signalstationen ved *Wangeroo*, ved Havneindløb III til *Wilhelmshaven*, ved *Rotterdam* Fyr og paa Fyrskibene „*Aussenjade*“ og „*Weser*“. Naar der skydes om Natten, er to røde Lantener (den ene over den anden) lejst paa Signalstationen ved Havneindløb III og paa *Aussenjade* Fyrskib eller paa Signalstationen *Wangeroo*. *Wangeroo* Fyr: c. 53° 47' N. 7° 54' E.

517. Tyskland. Østfrisiske Øer. Borkum. Skydning.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/645. Berlin 1914.)

Den 30te og 31te Marts d. A. skydes der fra *Borkum* ud over Søen fra Kl. 8 Fm. Den fjarlige Zone omfatter *Ostereis* fra Anduvningstønden til Tønderne *OL* og *O6*, *Riffgal* og *Westerens* fra Linien „*Riffgal* Fløjetønde—*Westerens* ydre Anduvningstønde“ indtil Linien „*Westerens* indre Anduvningstønde—Tønde *W 6*“. *Westerens* er spærret. *Hubergal* og *Randzelgal* er aabne for Trækken, dog skal man under Passagen holde sig tæt til Tønderne *W E*, *W F*, *W G* og *W H*. *Borkum* Fyr: c. 53° 35' N. 6° 40' E.

518. Tyskland. Ems. Knoek. Afmærkning forandret.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/646 og 12/754. Berlin 1914.)

Lystønde *G 6* i *Ostfrisische Gatte* og den røde Vager *E F* i *Ems* er inddraget. En rød Lystønde, mærket „*E F*“, som viser grønt Lys med En-Formarkelser hver 8s, Lys 4s, Mørke 4s, er udlagt i 8,5 m Vand paa 53° 19' 18" N. 7° 03' 27" E. For Indgaende skal Lystønden holdes om Styrbord.

519. Holland. Schiedam. Fyr tændt.

(¹)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 63/603. ²s-Gravenhage 1914.)

Paa det E-lige Havnehoved ved *Schiedam* er tændt et grønt, fast Fyr. 51° 54' ² N. 4° 24' ⁶ E.

520. Holland. Zeegat van Goeree. Haringvliet. Middelharnis. Baake midler-tidig opfort.

(¹)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 62/590. ²s-Gravenhage 1914.)

Paa Stenene i og ud for Indløbet til *Middelharnis* Yderhavn er midlertidig op-ført en hvid og sort Baake, fra hvilken der vises et hvidt, fast Fyr. 51° 46' ⁵ N. 4° 11' ⁷ E.

521. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Springersdiop og Hals. Afmærk-ning forandret.

(¹)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 55/518. ²s-Gravenhage 1914.)

Følgende Tønder er udlagt: 1) Spidstønde Nr. 2 i 6,5 m Vand paa 51° 46' 38" N. 3° 57' 47" E. 2) Stumpstønde Nr. 1 i 9,5 m Vand paa 51° 46' 57" N. 3° 57' 45" E. 3) Stumpstønde Nr. 3 i 4,0 m Vand paa 51° 45' 44" N. 4° 00' 12" E. 4) Stumpstønde Nr. 5 i 5,0 m Vand paa 51° 44' 10" N. 4° 01' 50" E. 5) Stumpstønde Nr. 6 i 9,5 m Vand paa 51° 43' 12" N. 4° 02' 10" E.

Stumpstønderne 1, 2 og 3 har nu Nr. 2, 4 og 7. Spidstønderne er nu nummereret fra 1—8.

Stumpstønde Nr. 4 er flyttet og ligger nu i 4 m Vand paa 51° 44' 50" N. 4° 01' 02" E.

522. Holland. Zeegat van Vlissingen og Zeegat van Zierikzee. Lystønder for-andret.

(¹)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 59/561. ²s-Gravenhage 1914.)

1) *Wielingen* sorte Lys- og Fløjetønde Nr. 8 er forandret til at vise rødt Lys med Formarkelser. 51° 24' ⁷ N. 3° 28' ¹⁵ E. 2) *Roornpoel* sorte Lystønde Nr. 2 er forandret til at vise rødt Lys med Formarkelser. 51° 36' ⁶ N. 3° 31' ⁰ E. 3) *Plaai van Breeskens* røde og sorte vandret stribe Lys- og Fløjetønde *Br.* er forandret til at vise hvidt Lys med Formarkelser. 51° 24' ⁵ N. 3° 33' ³ E.

523. Holland. Wester-Schelde. Nauw van Bat. Tønde udlagt.

(¹)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 60/573. ²s-Gravenhage 1914.)

Spidstønde Nr. 36 a er udlagt i 9,2 m Vand paa 51° 23' 40" N. 4° 11' 04" E.

524. England. The Wash. Boston Deep. Tønder flyttet.

(¹)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 55/519. ²s-Gravenhage 1914.)

I Indløbet til *Boston Deep* er den hvide og sorte lodret stribe Stumpstønde P/A flyttet 0,1 Sm NE. efter; den sorte Spidstønde P/I 0,15 Sm N. efter og den sorte Spidstønde P/2 0,1 Sm SE. efter. c. 53° 03' N. 0° 23' E.

525. England. Kilnsea. Vrag afmærket.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 19. Trinity House, London 1914.)

Damperen *Torquay* er sunket ud for *Kilnsea*. Et Vragmærkeskilb, der viser de sædvanlige Signaler, og som skal passeres paa den Side, paa hvilken det viser to Balloner eller to Lys, er udlagt ved Vraget. En grøn Tønde, mærket „*Wreck*“ er udlagt c. 55 m SSE. for Vraget, 6¼ Sm 72° (misv. E. ¼ N.) fra *Kilnsea* Baake. 53° 40' 10" N. 0° 18' 15" E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne

og Shetlands Øerne, samt Irland.

526. England. Portland. Fyr tændt.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 415. London 1914.)

Ved Havnen er tændt følgende faste Fyr, der er synlige fra Havnen, men ikke fra Søen.

I. Paa NE-Bølgebryderen. a) Paa Baake Nr. 1. Et rødt Fyr c. 2 m over et hvidt Fyr. b) Paa Baake Nr. 2. To røde Fyr, det ene c. 2 m over det andet.

II. Paa ydre Bølgebryder. a) Paa Baake C. Et rødt Fyr c. 2 m over et hvidt Fyr. b) Baake D. To røde Fyr, det ene c. 2 m over det andet.

Baake Nr. 1: 50° 35¼' N. 2° 25¼' W.

527. Skotland. Lamash. Fuharton Skær. Lystønde udlagt.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 416. London 1914.)

Den sorte Stumpstønde ved *Fuharton Skær*, c. 470 m 76° (misv. E. ½ S.) fra Flagstangen, der staar 0,15 Sm W. for *Fingross Pynt*, er ombyttet med en sort Lystønde, som viser hvidt Et-Blink hver 6s. 55° 30¾' N. 5° 04½' W.

528. Irland W.-Kyst. Clew Bugt. Claire Island Fyr forandret.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 395. London 1914.)

Fyret paa N-Enden af Øen *Claire* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5s. I øvrigt uforandret. 53° 49½' N. 9° 59' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/2489. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

529. Spanien. Cadiz. Fyr tændt.

(¹)Avis aux Navigateurs“ Nr. 97/551. Paris 1914.)

To røde, faste Ledelyr er tændt. Forfyret staar paa Yderenden af *Pescaderia Mole*, Bagfyret 67 m 221½° (misv. SW. t. W.) fra Forfyret. Fyrene lysar 50° paa hver Side af Fyrlinien, der leder gennem Indløbet til Bassin Nr. 1. c. 36° 32' N. 6° 18' W.

530. Spanien. Cadiz. San Sebastián Fyr. Navn forandret.

(¹)Avisos a los Navegantes“ Nr. 8/230. Madrid 1914.)

For at undgaa Forveksling med Fyret paa Kap *San Sebastián* og Fyret ved *San Sebastián* Havn skal Fyret i det gamle Kastel *San Sebastián* ved *Cadiz* fremtidig kaldes *Cadiz* Fyr. Kastellet kaldes nu Fort *Isabel Segunda*. 36° 31' 30" N. 6° 19' 02" W. Fyret paa Kap *San Sebastián* kaldes *San Sebastián* Fyr. 41° 53' 40" N. 3° 12' 05" E.

Fyret paa W-Siden af Indløbet til *San Sebastián* Havn kaldes *Lyneldo* Fyr. 43° 19' 21" N. 2° 00' 39" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/1999. København 1913.)

Imbrun, Damptrawler af Fécamp, er strandet ved Hvulsnes, mellem Skagi og Reykjanæs (Island). Bjergningsdamperen »Geir« assisterer.

Lars Kruse, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Indsejlingen til Stettin været i Kollision med Stettindamperen »Rudolph«, der var for udgaaende paa Rejse til Kjøbenhavn. Ingen af Skibene tog nævneværdig Skade, og »Rudolph« fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn.

Julie, Skonnert af Nysted, grundstødt ved Rødsand, er med Assistance af Svitzers bragt flot, efter at en Del af Ladningen, der bestod af Mursten, var kastet over Bord. Skibet blev indbragt til Nysted.

Karla, Kvase af Skagen, blev paa Rejsen fra Kristiania til Hjemstedet overfaldet af meget stormfuldt Vejr og fik en Del Skader: saaledes knækkede Rorstammen, Sejlene flængedes og Skylight og en Del Skanseklædning gik over Bord. Da Skibet var maet c. 1 Mil fra Skagen, drev det tilbage til Kristianafjorden, hvor en norsk Lodshaad bugserede det ind til Jernø ved Tønsberg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 18. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet.

Skibet — der ved Aflobningsen fik Navnet »P. Hansen« — er bygget for Regning Kolding Fjords Dampskibsselskab til Passagerfart paa Koldingfjord.

Dpsk. »Fanny«, tilh. Dampskibsselskabet Dania, Esbjerg, er mod Besigtelse i Bunden solgt til Rederiet Brix Hansen & Co., Kjøbenhavn. — Kapt. Eriksen fratræder og Kapt. Th. Nielsen tiltræder som Fører. — Skibet er for Tiden beliggende i Vardingen.

Med Fragtdamperen »Henry Tegner«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibs-Aktieselskabet Progress i Kjøbenhavn, foretoges den 21. ds. officiel Provetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 248 Fod langt i Dækket, 38 Fod bredt og 17½ Fod dybt. Maskinen er Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 700 ind. HK., og Kedlerne er udstyret med Willh. Schmidts Overhedere.

Proveturen endte i Kjøbenhavn, hvor Selskabet overtog Skibet.

Den 20. ds. løb en ny Skonnert af Stabelen fra Christoffersens Værft i Assens. Skonnerten, der hedder »Catherine« og er paa 100 Tons, skal føres af Kaptajn Boye, Græsvænge.

(»Ero Avis«.)

AALBORG OG A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Vare Mærke



EXPORT-FLØDE
hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.
Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

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 Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restaurater og Hovmestre.
Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Antwerpen 20./3. — Alexandra, Nielsen, ank. New-
castle 19./3. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 14./3. —
Anglo Daue, Kann, afg. herfra 24./3. — A. N. Hansen, Sø-
rensen, afg. Dunkerque 24./3. — Antwerpen, Madsen, ank.
Karthagena 23./3. — Arkansas, Egense, ank. hertil 17./3. —
Arno, Løpper, afg. Antwerpen 18./3. — Aurora, Gommesen, ank.
Riga 24./3. — Baron Stjerneblad, Sørensen, ank. hertil 10./3.
Beira, Mortensen, afg. Lissabon 24./3. — California, Pe-
tersen, afg. Kristiania 21./3. — Charkow, Søberg, ank. hertil
23./3. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Dunkerque 21./3. — Ber-
genhus, Meyer, ank. Stettin 25./3. — Christianssund,
Andresen, afg. Trondhjem 24./3. — Dagmar, Mueller, ank. hertil
22./3. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 9./3. — Douro, Sørensen,
ank. hertil 22./3. — Ebro, Lunge, afg. Hull 24./3. — Esbjerg,
Strufve, afg. herfra 24./3. — Florida, Andersen, ank. Kalund-
borg 22./3. — Frederik VIII, Thomsen, ank. hertil 19./3. —
Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 21./3. — Hellig Olav,
Holst, ank. hertil 24./3. — Hengest, Hansen, ank. Riga 21./3.
— Hjelm, Andersen, afg. herfra 24./3. — I. C. Jacobsen, Mik-
kelsen, pass. Ushant 22./3. — Jolantha, Kyllesbech, pass. Holte-
nau 25./3. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 24./3. — Ken-
tucky, Andresen, afg. Filadelfia 18./3. — Kiew, Tonnesen, ank.
London 23./3. — Loire, Craignou, afg. Rochelle 24./3. — Louise,
Svan, ank. Pillau 24./3. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. Boston
20./3. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Smyrna 24./3. — Mary-
land, Ørsted, afg. Boston 10./3. — Minsk, Harder, pass. Bruns-
büttel 24./3. — Morsø, Nellenmann, ank. hertil 22./3. — Nicolai
II, Petersen, pass. Gibraltar 24./3. — Nordjylland, Seeberg,
ank. Reval 16./3. — O. B. Suhrl, Pedersen, ank. Reval 23./3. —
Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 14./3. — Pennsylvania,
Lissner, afg. Filadelfia 24./3. — Perm, Tramp, ank. London 23./3.
— Pregel, Iversen, afg. Hamburg 24./3. — Romny, Bagvad,
afg. Messina 23./3. — Saga, Hansen, ank. Aarhus 25./3. — Saxo,
Rasmussen, ank. Pillau 22./3. — Seine, Le Dizes, afg. herfra
25./3. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 13./3. — Thyra,
Dau, ank. Antwerpen 24./3. — Tiber, Pape, ank. Antwerpen 24./3.
— Tomsk, Wiherg, ank. Marseille 19./3. — Tula, Therkildsen,
ank. Catania 24./3. — Tyr, Thuning, afg. herfra 24./3. — Vir-
ginia, Fischer, ank. New York 20./3.

Ero, Erinding, Nielsen, ank. Hull 18./3. — Enighe-
den, Jensen, ank. Burntisland 22./3. — Emanuel, Svane, ank.
Svendborg 22./3. — Energi, Jensen, ank. Kolding 22./3.

Thurs. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Kjøbenhavn 17./3. —
Petrine Hansen, Hansen, ank. Newcastle 20./3.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Dunkerque 21./3. —
Amalienborg pass. Hirtshals 22./3. — Brattingsborg
ank. Stettin 17./3. — Borglum pass. Dungeness 16./3. — Dans-
borg pass. Kjøbenhavn 22./3. — Elsborg ank. Stettin 21./3. —
Esrom afg. Rio Janeiro 17./3. — Flynderborg afg. Rouen
19./3. — Frederiksborg ank. Valencia 15./3. — Guldborg
ank. Spezia 21./3. — Gurra pass. Ushant 17./3. — Hammer-
hus ank. Cardiff 10./3. — Harrildsborg ank. Rendsburg
21./3. — Hundborg ank. Aarhus 18./3. — Jelling ank. Hel-
singør 18./3. — Jomsborg pass. Gibraltar 19./3. — Jungs-
hoved afg. Colombo 13./3. — Jagersborg afg. London 20./3.
— Kalundborg afg. Königsberg 21./3. — Kalo afg. Bougie
19./3. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 20./3. — Kron-
borg afg. Monte Video 20./3. — Lejre ank. Buenos Aires 14./3.
— Marselisborg pass. Gibraltar 19./3. — Nærborg pass.
Kjøbenhavn 21./3. — Randelsborg ank. Pomaron 21./3. —
Silkeborg afg. Hamburg 14./3. — Skanderborg afg. Ge-
nuæ 16./3. — Skodsborg afg. Hamburg 22./3. — Spiger-
borg afg. Glasgow 13./3. — Stegelborg ank. Bordeaux 14./3.
— Stjerneborg ank. Garston 19./3. — Søborg afg. Swansea
21./3. — Taarnborg ank. Liban 19./3. — Ulfsvang ank.
Huelva 14./3. — Uranienborg afg. Penarth 18./3. — Vor-
dingborg pass. Skagen 22./3. — Ørkild pass. Portland 20./3.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Blyth 20./3. —
Anna Mærsk pass. Skagen 23./3. — Chassie Mærsk afg.
Rotterdam 21./3. — Eleonora Mærsk pass. Kjøbenhavn 22./3.
— Hulda Mærsk ank. Libau 15./3. — Laura Mærsk ank.
La Falaise 13./3. — Lexa Mærsk pass. Helsingør 19./3. — Pe-
ter Mærsk ank. Windau 14./3. — Sally Mærsk ank. Fol-
lenica 15./3.

Vesterhavet. Laura, Thøgersen, afg. Kjøbenhavn 23./3. til
Danzig. — Thyra, Jessen, afg. Neufahrwasser 23./3. til Stettin.
— Gerda, Iversen, ank. Bilbao 23./3. — Inger, Schiff, afg. Rot-
terdam 23./3. til Blyth. — Rigmor, Thomsen, afg. Hamburg 21./3.
til Nantes. — Hebe, Gregersen, ank. Karthagena 22./3. — Nexos,

Basse, pass. Helsingør 22./3. for Newcastle. — Nora, Lauritsen, afg. Goole 22./3. til Kjøbenhavn. — Olga, Christensen, ank. Palma 21./3. — Bodil, Jensen, afg. Ghent 22./3. til Stolpmünde. — Cito, Jepsen, ank. Pillau 22./3. — Polly, Mathiasen, ank. Liverpool 21./3. — Nancy, Petersen, afg. Swansea 21./3. til Valencia. — Inger, Schou, ank. Rotterdam 21./3. — Ulla, Hansen, pass. Helsingør 21./3. til Cardiff. — Norma, Degn, ank. Trouville 20./3. — Ellen, Thoft, ank. Seydisfjord 20./3. — Stella, Winther, afg. Carthage 19./3. til Hamburg. — Marie, Nielsen, afg. Swansea 18./3. til Vinaroz.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Norresundby 22./3. til Methil. — Russ, Petersen, ank. Venedig 14./3. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Trapani 13./3. til Norge. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9./2. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Pozzuoli 20./3. til Halifax. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Soussé 9./3. til Stettin. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Aleksandria 9./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Blyth 10./3. til Messina. — Nawa, Dahl, ank. Ancona 15./3.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Port Said 21./2. hjemg. — Indien afg. Hongkong 18./3. hjemg. — Samui afg. St. Thomas 11./3. hjemg. — Siam ank. Vladivostok 20./3. hjemg. — Tranquebar pass. Gibraltar 23./3. hjemg. — Jutlandia pass. Perim 18./3. hjemg. — Selandia pass. Perim 18./3. udg. — Cathay pass. Perim 23./3. udg. — Kina pass. Dungenes 22./3. udg. — Fionia afg. Antwerpen 24./3. udg. — Arabien afg. Subang 18./3. udg. — Bintaug afg. Portland 21./3. udg. Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Demerara 16./3. hjemg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Methil 24./3. — Gulfaxe, Faber, afg. Libau 21./3. til Skien. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Blyth 23./3. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Korsør 24./3.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Antwerpen 14./3. til Tangier. — London, Larsen, afg. Tye 12./3. til Oran. — Paris, Andersen, afg. Assens 19./3. til Tynen. — Bryssel, Kaas, ank. Bathurst 12./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 20./3. — Wien, Bøck-Hansen, ank. Bordeaux 11./3. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 13./3. til Bremen.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Grangemouth 20./3. — Sara, Jensen, afg. Ibiza 14./3. — Helene, Sørensen, ank. Barcelona 20./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Blyth 23./3. — Valborg, Hansen, afg. Trapani 16./3. — Sjælland, Svarrer, afg. Bunkerque 25./3. — Estrid, Hansen, afg. Garston 23./3. — Agnote, Dam, ank. Bordeaux 22./3. — Gunhild, Hansen, ank. Seham 24./3. — Hermia, Farup, afg. Methil 23./3. — Alise, Jørgensen, ank. Nantes 19./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Calais 13./3. — Martha, Christensen, ank. Antwerpen 24./3. — Elna, Rathje, ank. Aberdeen 20./3. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 23./3. — Harriet, Larsen, afg. Glasgow 13./3. — Dagny, Therkildsen, ank. Swansea 17./3. — Simone, Møller, afg. Toulon 24./3. — Jeanne, Olsen, afg. Burntisland 17./3. — Vera, afg. Tynen 24./3. — Daisy, Jørgensen, afg. Toulon 23./3. — Annino, Leth, ank. Soussé 21./3. — Kamma, Löffler, ank. North Shields 23./3. — Betty, Lagesen, ank. Soussé 21./3.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Ibiza 23./3. — Nelly, Clausen, ank. Island 16./3. — Fanny, Eriksen, ank. Vlarding 21./3. — Alexy, Sørensen, afg. Horsens 24./3. til Odense. — Dagny, Clausen, afg. Marseille 19./3. til Portland f. Ordre. — Mary, Duhn, pass. Portland 22./3. til Vianna-do-Castillo.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Swinemünde 22./3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Blyth 17./3. — Svend, Schmidt, pass. Hanstholm 21./3. — Urania, Clausen, ank. Neapel 21./3.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 24./3. — Europa, Friis, afg. Brügge 18./3. — Frankrig, Nielsen, afg. Havana 3./3. — Tyskland, Danstrup, afg. Jacksonville 17./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Swansea 21./3. — Alf, N. Clausen, ank. Tynen 22./3.

Nordsoen. Nordland, Andersen, pass. Skagen 23./3. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 20./3. — England, Bennetsen, ank. Swinemünde 21./3.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Boness 24./3. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Stockholm 23./3. — Nordpol, Nielsen, ank. West Hartlepool 22./3.

Orion. Flindt, Hansen, pass. Kjøbenhavn 24./3. for Reval. — Fyen, Nielsen, pass. Høltenu 22./3. for Memel.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Harburg 23./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Falken, Rasmussen, ank. Civita vecchia 16./3. — C. M. Rasmussen, Hansen, ank. Civita vecchia 16./3. — Fylla, Hansen, ank. Drammen 17./3. — Libra, Hansen, ank. Kragerø 18./3. — Philip, Christensen, ank. Clockton on sea 17./3. — Emanuel, Hansen, ank. Königsberg 18./3. — Hans Ditlev, Skougaard, ank. Halmstad 18./3. — Doris, Kohke, ank. Colchester 19./3. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Stolpmünde 18./3. — Jason, Hansen, ank. Wemyss 18./3. — Norden, Olsen, ank. Fowey 18./3. — Najaden, Rasmussen, ank. St. Malo 19./3. — Carl, Clemmesen, ank. Rostock 19./3. — Haabet, Andreasen, ank. Königsberg 20./3. — Ruth, Larsen, ank. Flekkefjord 20./3. — Nordstjernen, Hansen, ank. Genua 21./3. — Delos, Andersen, ank. Boness 21./3. — Venus, Hansen, ank. Drobak 21./3. — Althea, Petersen, ank. Drammen 21./3. — Newsky, Nielsen, ank. Kristiania 21./3. — Adolf, Jensen, ank. Trawemünde 24./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Falkenberg 23./3. — Alma, Hansen, ank. Frederiksstad 21./3. — Cornwall, Petersen, ank. Stettin 24./3.

Æro. Mariane, Petersen, ank. Malmö 16./3. — Marthing, Friis, ank. Setubal 16./3. — Inverurie, Friis, ank. Skien 16./3. — Maren, Albertsen, ank. Koncardine Red 16./3. — Norden, Rasmussen, afg. Methil 17./3. til Nordstrand. — Ceres, Bager, afg. Marstal 17./3. til Rostock. — Christiane, Petersen, afg. Marstal 18./3. til Lübeck. — Nordland, Albertsen, afg. Marstal 18./3. til Faxe. — Mindet, Rasmussen, ank. Svanøe 18./3. — Vega, Petersen, ank. Stralsund 18./3. — Haabet, Rise, ank. Helsingborg 19./3. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./3. — Salvador pass. Dungenes 17./3. vestg. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Göteborg 19./3. — Sophie, Molmann, afg. Marstal 19./3. til Halmstad. — Juliane, Christensen, afg. Marstal 19./3. til Göteborg. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Rio Hacha 19./3. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Leith 20./3. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Halmstad 19./3. — Duen, Hav, ank. Limhamn 19./3. — Svanen, Christensen, ank. Halmstad 20./3. — Neptun, Skals, ank. Rødkjøl 20./3. — N. Hansen, Albertsen, ank. Frederiksstad 19./3. — Gertrud, Christensen, ank. Dysart 19./3. — Lauritz, Folmer, ank. Libau 21./3. — Apollo, Albertsen, ank. Göteborg 20./3. — Levi, Bager, ank. Vejle 21./3. — Valkyrien, Weber, afg. Göteborg 21./3. til Corona. — Alf, Hansen, ank. Harbølle 23./3. — Christian, Fabricius, ank. Kjøbenhavn 23./3. — Ceres, Bager, ank. Warnemünde 23./3. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kragerø 21./3. — Maagen, Mortensen, var den 21./3. til Ankers ved Gibraltar. — Svin, Jensen, ank. Aalborg 21./3. — S. L. Weber, Christensen, ank. Danzig 23./3. — Sophie, Mølleman, ank. Halmstad 23./3. — Diane, Nansen, ank. Dieppe 23./3. — Frøden, Christensen, ank. Odense 21./3. — Hekla, Fabricius, ank. Rabat 22./3. — Pampa, Thorstenson, ank. Pillau 23./3. — Agent Petersen, Frederiksen, er pass. Laguna for Falmouth.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1914. — Engelsk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Borskurs.

Jern-Skrue-Dampskibet „RIIS SKOV“,

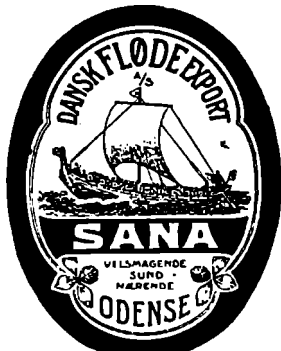
dr. 28,31 Brutto. 11,79 Netto Register Tons, Comp. Maskine 40 HK., hidtil benyttet til Passagerfart paa Aarhusbugten, sælges billigt som Følge af Rederiets Likvidation.

Carl v. d. Hude,
AARHUS.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsetning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianterings-handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Styrmandselever.

De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber antager i Løbet af Aaret 1914 atten Styrmandselever; 6 i Maj, 6 i Juli og 6 i Oktober. Det forlanges, at Vedkommende har sejlet 3 Aar med Sejlskib. Eleverne paamønstrer som Matroser i dertil indrettede nye Dampskibe, 6 Elever i hvert, og oppebærer den sædvanlige Matroslye. Naar den Tid, som fordres til at erhverve Styrmandspatent, er udsejlet, vil de delige Elever kunne faa gratis Ophold og Kost, mens de frekventer Navigationskolen. Dog stilles det som Betingelse, at de, efter at Eksamen er bestaaet, gør Tjeneste i mindst to Aar som Styrmand i Selskaberne.

Ansøgerne bedes henvende sig personlig eller skriftlig hos C. K. Hansen, Toldbodvej 15, Kbhvn., i Skibsinsektionen.

„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 aautiske Foreningers Lokaler og hos Blaaekstellers Eftf., Hr. 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.

Udgiivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

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. Heln, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdagen den 7. April Kl. 3 Ny Toldbodgade Nr. 3 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1914.

Bestyrelsen.

Bugserdampere filsalg straks.

4 Bugserdampere i forskellige Størrelser faas til meget billige Priser gennem

Skibsmæglere

Hans Gade & Co.,

Herrengraben 11, Hamburg 11.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Marts 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	114 ¹ / ₂ - ¹ / ₂	114 ¹ / ₂	114 ³ / ₂
Danmark	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Norden	90 ³ / ₄	90 ³ / ₄	91
Gorm	—	—	—
Carl	91 ¹ / ₂ - ³ / ₄	91 ¹ / ₂	92
Dannebrog	105 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
Skjold	73 ³ / ₄	73 ¹ / ₂	73 ³ / ₄
Urania	—	19 ¹ / ₂	20
Neptun	—	97	97 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	99 ¹ / ₂ - ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Hejmdal	107 - ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂
Østasiatiske	140 ³ / ₄ - ¹ / ₂	140 ³ / ₄	140 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	73 ¹ / ₂ - ³ / ₄	73 ¹ / ₂	73 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	83	85	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	82 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂	—
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	—
4% — — 2. Serie.	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	—
4% — — 1.	94 ¹ / ₂	95	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	87 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂	—
4% — — 7.	90 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	—
4% Østift. Kreditf.	91	91 ¹ / ₂	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	146 ¹ / ₂	147
Privatbank	105	104 ¹ / ₂	105
Landmandsbank	142 ³ / ₄ - ¹ / ₂	142 ¹ / ₂	143
Handelsbank	138 ¹ / ₂	138	138 ¹ / ₂
Kbhvns. Laane- og Diskontobank	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Burm. & Wain	87 ¹ / ₂ - ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	227 ¹ / ₂ - 227	227	227 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	—	247	247 ¹ / ₂

Vækselkurser d. 25. Marts 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.20	18.16
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Marts 1914.

Russiske Noter	215.25
4% Russiske Consols	86.70
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	83.00
5% Mexikanske 1899	84.00
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — 1890	93.60

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

„Forenede Dampsk.“ 16,000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 72,000, „Carl“ 40,000, „Dannebrog“ 160,000, „Skjold“ 32,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 84,000, „Hejmdal“ 28,000, „Gorm“ 52,000, „Neptun“ 24,000, „Dansk-russisk“ 132,000, „Østasiatisk“ 300,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

LANDMANDSBANKEN

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

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluffbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejde

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi.

udføres hurtigt og solidt.

Spec.: Skibsarbejde.

HANSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnenter

Staal, bygget 1912-13. Klasse 1 100 A 1. — Lasteevne 300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. — Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amallegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritkompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadkompasser (Sprit og tørre) Kasse eller Hus med Lampe.

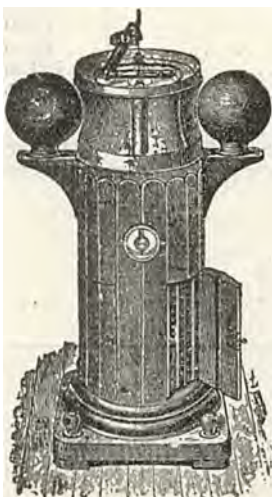
Azmutinstrumenter

Pøllstøtter

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 dobbeltslaect)

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.

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 A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1798. 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: Kristianagade 12.

Telegram-Adresse: Kongelige Assurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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: Søassurance.

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

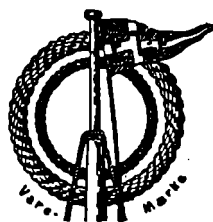
i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 266 og 10756.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet — med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur. Kulforretning — Befragtning — Clæring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Frederikshavns Værfit og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOLOG. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den brugbare Dyr.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.

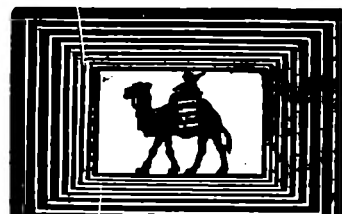
Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag



Forlang altid

Otto Mönsted's

OMA

PlanteMargarine

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

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 Olfefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i
Ankre og Køder
fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbølter. — Originale Møllerups Smørepapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 78,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat.-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarilagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

AXEL LUND ^{A/S}

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Kebmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbåde er altid i Seon. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer 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.

OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæx overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. **Faaborg.** Tlf. 246.

Bygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophængsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

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 Kædudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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. JÜRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

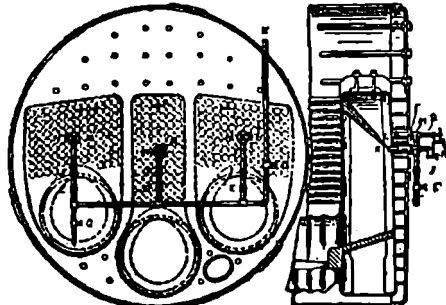
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. April 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Pinder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Ilogkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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.



85 Kr. Preisler
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Noz.

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.

Pilal: 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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon 8901. Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. 6886. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

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.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter.**

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smeararbejde 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

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, Provinsærne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



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



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

Remington,

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



Oskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekøber, or,
Bøtergade 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.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjærbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, bygget 1905 af Eg, Br. 24 og Netto
16 Tons, laster c. 47 Tons dw., 20 HK. „Avance“ Motor.

Nærmere ved

C. MØLLER, „Dania“, Hobro.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnerter

Staal, bygget 1912—13. Klasse † 100 A 1. — Lastevne
300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. —
Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agenlur, Hamburg 1.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSEINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Klarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

2 Motorskonnerter,

c. 150 til 200 Tons, med dansk eller svensk Motor,
købes straks.

Skibsmæglere Hans Gade & Co.,

Herrengraben 11, Hamburg 11.

Telegr.-Adr.: „Harbourpilot“.

Ny Fragtdamper,

c. 1800 Tons, færdig c. 1. Januar 1915 fra Norsk Skibs-
værft, er til Salgs meget fordelagtigt gennem

Skibsmæglere Hans Gade & Co.,

Herrengraben 11, Hamburg 11.

Telegr.-Adr.: „Harbourpilot“.

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. Heln. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

„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 nævnte Foreningers Lokaler og hos Blækestolnens Eftf.,

Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.

Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x.

Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres

og udlejes. Nautiske Instru-

menter, Sextanter etc., nye og

brugte, til moderate Priser.

Kjøbenhavn, den 2. April 1914.

Den 20. Februar d. A. strandede Damperen »Generalkonsul Elissejeff«, tilhørende Dampskibsselskabet R o s s i a, ved Skotlands Vestkyst, grundet paa, at Fyret »Suil Ghorm« var slukket og at Lysbøjen »Chieftain Rock« viste Blink hver 11te Sekund i Stedet for hvert 6te Sekund. I denne Anledning er der den 2. og 16. Marts blevet afholdt Søforhør i den herværende Sø- og Handelsret, af hvilke vi omstaaende giver et Referat.

Ved Afholdelsen af det første af disse Søforhør, i hvilket Skibets Fører var forhindret i at være til Stede, idet han endnu opholdt sig ved det strandede Skib, fremkom Retsformanden ved Forhørets Slutning med en Udtalelse af største Betydning, idet den paa den tydeligste Maade fastslaaer Styrmandens Medansvar for et Skibs Navigering, hvoraf følger, at Styrmanden ikke blot har Ret, men ligefrem en Pligt til personlig at gøre sig bekendt med alle Navigationsmidler, saasom Kort, Farvandsbeskrivelser m. m., samt i alle Maader at holde sig a jour med Skibets Plads og Navigering, og at hans Forsømmelse heraf kan paadrage ham et alvorligt Ansvar.

Rettens fungerende Formand, Assessor Møller, udtalte nemlig overfor Skibets 1ste Styrmand, at han misbilligede, at denne ikke personligt havde læst og sat sig ind i Fyrbogens Oplysninger om Fyrenes Karakter etc. i det besejlede Farvand, men derimod havde ladet sig nøje med Kaptajnens mundtlige Meddelelse om, hvad Bogen oplyste.

Enhver Skibsfører og Styrmand bør lægge sig paa Sinde, at den vagthavende Styrmand er medansvarlig for Skibets Navigering, dette hvadenten Førereren er paa Dækket eller endog paa Broen.

Styrmanden maa derfor aldrig lade sig nøje med Førerens Meddelelse om Farvandsbeskrivelsens Indhold, men Styrmanden skal til enhver Tid personlig sætte sig ind i disse Bøgers Oplysninger om det i Øjeblikket besejlede Farvand. Saafremt Styrmanden undlader saadant, da udsætter han sig for Straf.

Det skal tilføjes, at Søretten flere Gange i Aaret 1913 meget bestemt har pointeret disse Styrmandens Pligter og hans Ansvar med Hensyn til Skibets Navigering samt de Konsekvenser, til hvilke Styrmandens Stilling i saa Henseende bør og skal lede.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

En Havnedamper i Archangelsk. Havnechefen i Archangelsk har udsendt Meddelelse om, at Havnens Damper »Lebedin«, der har en Maskine paa 220 l. HK. og er forsynet med stærke Brandslukningspumper, gratis kan anvendes til Ledsagelse af Skibe gennem Is, forudsat at »Lebedin«s Kaptajn fører Kommandoen med Hensyn til Navigeringen. Redning af Mennesker i Tilfælde af Ulykker paa Havnen eller Havel, samt Slukning af Brand paa Skibe. Endvidere kan den imod fastsatte Takster benyttes til Bugsering af Skibe i Havnen eller ind i og ud af denne og Ydelse af Hjælp til Skibe, som indkommer beskadiget. Yderligere paatager den sig Bjergning af Skib og Last af Skibe som er grundstødt paa Sandbankerne, for en Erstatning, der fastsættes ved gensidig Overenskomst mellem Havnedirektoren og Ejeren af det Gods, der bjerges, i et Nævn under Havnedirektorens Forsæde. Angaaende Benyttelse af »Lebedin« til nævnte Arbejder kan man henvende sig til Havnekontoret eller til Damperens Kaptajn.

Omlægningen af Ministerierne. Fra den 1. April d. A. at regne henlægges fra Indenrigsministeriet til Ministeriet for Handel og Søfart som en særlig Afdeling (Styrelsen af Haandværks- og Industri-næringen) Sager angaaende Haandværk og Industri (dog med Undtagelse af Sager vedrørende Forholdet mellem Arbejdsgivere og Svende, Medhjælpere, Arbejdere og Lærling) Patenter, tekniske og Haandværksskoler, Stadfæstelse af Vedtægter for Næringsbrugere, Haandværkssvende m. v., Legater og Stiftelser til Fordel for Haandværk og Industri samt Sager angaaende Markeder, Ministeriet for Handel og Søfart benævnes, ligeledes fra 1. April d. A. at regne, Handelsministeriet.

Den russiske Isbryder »Peter der Grosse«. »Rigaer Børsenblatt« meddeler den 4. Marts, at Passagen langs den kuriske Kyst og ligeledes ved Domesnæs, paa den Tid var ganske isfri paa Grund af herskende sydlig Vind, og at Isbryderen »Peter der Grosse«, efter i seks Dage at have assisteret 26 Skibe i Isen, var vendt tilbage til Havnen.

Nyt Dampskibsselskab. Marstal, 27. Marts. Et nyt Dampskibsselskab under Navnet Dampskibsselskabet Marstal er blevet dannet i Marstal. Det er Selskabets Formaal hovedsagelig at drive Fragtfart paa Nord- og Østersøen. Selskabet har en indbetalt Aktiekapital paa 150.000 Kr. (Ritz. Bur.)

Kollision. London, den 30. Marts. Til Lloyds telegraferes fra Southampton: Damperen »Gauntlet« er ankommet hertil og rapporterer at have været i Kollision med dansk 3/m. Skonnert »Niels Juel« af Thuro, Kaptajn J. G. Olsen, der var paa Rejse fra Stettin til Manchester. Skonnerten sank straks efter Kollisionen c. 37 Sømil fra St. Catharines Point. En Mand af Besætningen, nemlig Styrmanden Carl Koch-Petersen, reddedes af »Gauntlet«. Resten af Besætningen, fem Mand, omkom.

De fem omkomne er Skibets Fører, Kaptajn J. Georg Olsen, Thuro, Matros Carl Walfred Carlsson, Jønkøbing, Letmatros Hilding Sigfried Persson, Kristiansstad, Ungmand Henry Thomsen, Svendborg, og Kok Martin Madsen, Bøiden.

Sejladsen paa Kotka. Mæglerfirmaet Cadenius & Grahni i Kotka meddeler os den 26. Marts, at Navigationen paa Kotka antagelig vil blive gænaabnet i Løbet af en Maaned.

Panamakanalen. Washington, den 31. Marts. Repræsentanternes Hus har med 248 St. mod 162 vedtaget Lovforslaget om Ophævelse af den amerikanske Skibe i Kystfart tilstaaede Afgiftsfritagelse i Panamakanalen. (Ritz. Bur.)

Søforhør.

Den 2. og den 16. Marts d. A. afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »Generalkonsul Elissejeff«, tilhørende Dampskibsselskabet R o s s i a, d. 20. Februar er strandet ved Skotlands Vestkyst.

Under det første af Forhørene, der overværedes af en Repræsentant for Assurandørerne Den københavnske Sø-Assurance-Forening og De private Assurandører, afhørtes kun Skibets Besætning, medens Kaptajnen, der i nogen Tid havde opholdt sig ved Strandingsstedet, under Forhandlingerne om Skibets Kondemnering, afgav Forklaring ved det andet Retsmøde.

»Generalkonsul Elissejell« havde i Liverpool indtaget en Ladning Stykgods, deraf som Dækslast en Del Høstmaskiner, og indtog derefter i Runcorn et Parti »brændt Erts«, hvorefter Skibet den 19. Feb. afgik paa Rejse til Stettin.

Den 20. Feb. havde Vejret været daarligt: det var jævnlig Regntykning, og da let blæste haardt af SØ., slingrede Skibet betydeligt, saa at Dækslasten var ved at sprænge Surringerne, hvorfor man besluttede at gaa Øst om Øerne Tiree og Coll. for saaledes at komme i mere smult Farvand.

Omtrent Kl. 7 om Aftenen fik man Øje paa et Fyr, der viste Blink hvert 12te Sekund, og som man efter Fyrbogen antog for at være Suil Ghorm Fyr, hvorimod man ventede, at Lyset fra Chieftain Rock Lysboje vilde være skjult af Regntykningen. Man holdt derfor Kursen, indtil man ved 8 $\frac{1}{2}$ Tiden havde Fyret i NV.; man pejlede da Ardna Murchan Fyr i ONO. og ændrede nu Kursen til N. t. V., og antog saaledes at ville gaa 2 Sm. klar af Suil Ghorm.

Kort efter stoder Skibet paa et Skær, og da man maatte befrygte, at Skibet vilde synke, hvis det gled fri af Skæret, slog man efter et Øjeblik Forløb »stop« til Maskinen. Skibet krængede nu Styrbord over, hvorfor man gjorde Bagbords Redningsbaad og en Jolle klar. Da man paa Grund af den stærke Brænding kunde vente, at Skibet vilde brække over, naar Højvandet indtraf, lændte man Baal paa Forskibet, og det lykkedes med stor Anstrengelse ved Hjælp af Redningsbælter og Liner at bjerge Besætningen, der kun var iført de nødvendige Klædningsstykker, ind paa Klipperne. Klokkeren var da omtrent 11 om Aftenen. Ud paa Morgenen gik der Ild i Forskibet, hvorved baade Besætningens Tøj og alt, hvad der var i Lukaerne, brændte, ligesom Jerndækkene og en Del af Pladerne i Boven bøjedes.

Næste Dags Eftermiddag — den 21de Februar — trængte Vandet ind i Skibet. Lugerne sprængtes, og Agterskibet sank. Vinden blæste haardt af S. S. V. og satte svære Søer over Skibet, og Vandet farvedes rødligt, ved at Ertsladningen skylledes ud.

Efter Strandingen konstateredes det, at det Fyr, man havde iagttaget, var Chieftain Rock Lysboje, og ikke, som antaget, Suil Ghorm Fyr.

I Følge Fyrbogen skulde Lysbojen vise Blink hvert 6te Sekund, men efter, hvad Kaptajnen forklarede, vises der — ogsaa i de første Dage efter Strandingen — Blink c. hvert 11te Sekund. Nogle Dage efter kom en Regeringsdamper til Stedet, og derefter blev der fra Bojen vist Blink hvert 9de Sekund. Til Bekræftelse af sin Forklaring har Kaptajnen indhentet en Erklæring fra »H. M.s Receiver of Wreck« paa Øen Coll.

Med Hensyn til Fyret »Suil Ghorm« har man senere erfaret, at det den paagældende Nat havde været slukket.

Efter at Vraget og dets vanskelige Stilling har været besigtiget af engelske Assurandører og Bjergningsforetagender har man opgivet enhver Tanke om Bjergning.

I det sidste Retsmøde meddelte Retten, at den i Anledning af de fremkomne Oplysninger agtede at rette en Forespørgsel til de engelske Autoriteter angaaende Forholdene ved de to nævnte Fyr.

Ved Slutningen af Soforhøret den 2. Marts udtalte Retsformanden overfor Skibets 1ste Styrmand sin Misbilligelse af, at denne ikke personligt havde læst og sat sig ind i Fyrbogens Oplysninger om Fyrenes Karakter etc. i det besejlede Farvand, men derimod ladet sig nøje med Kaptajnens mundtlige Meddelelse om, hvad Bogen oplyste.

Enhver Skibsfører og Styrmand bør lægge sig paa Sinde at den vagthavende Styrmand er medansvarlig for Skibets Navigering, dette hvadenten Føreren er paa Dækket eller endog paa Broen.

Styrmanden maa derfor aldrig lade sig nøje med Førerens Meddelelse om Farvandsbeskrivelsens Indhold, men skal til enhver Tid personlig sætte sig ind i disse Bøgers Oplysninger om det i Øjeblikket besejlede Farvand. Saa fremt Styrmanden undlader saadant, da udsætter han sig for Straf.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for April Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Luftryk 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 Kanalen og New York træffer Damperne i April lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Luftrykket over Grønland, Island eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarstider, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ. Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2° mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften, thi herved begunstiges i den østlige Del Dannelsen af det høje Luftryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de 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 støt 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 Uvejrbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Paa den amerikanske Side er nordvestlige Vinde fremherskende ved Kysterne af Kanada, New Foundland og Ny Skotland; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I Vestindien er med Slutningen af April ogsaa den tørre Tid til Ende, og Passaten gaar her en Del tilbage med Hensyn til Vindstyrke og Stadighed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydelig af, saaledes at der mellem 40°—50° N. Br. i April kun forekommer halv saa mange Storme som i Januar. Procenttallet af Vinde af Styrke 8 og derover aflager fra Kanalen imod Syd og tiltager imod Vest. Den største Stormhypp-

pighed findes alter fra 50°—40° N. Br. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Br. mellem 45°—65° V. Lgd., men Hyppigheden er gaet ned til 15°—20° pCl.; Syd for 30° N. Br. forekommer i April næsten ingen Storme.

T a a g e. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts, navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skotlands Kyst, og i Maine Bugten. En betydelig Tiltagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Br. er denne Taagefare ulige ringe, 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 biskayiske 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 udgaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil den 19. Marts indløbne Meldinger, at Drivisen der, i Januar holdt sig Nord for 46° N. Br., siden da er taget stærkt til og har bredt sig til alle Sider. Enkelte Bjerge trængte imod Øst frem til i Nærheden af 41° V. Lgd. og imod Syd til 43° N. Br. Dampere »Niuwe Amsterdam« passerede den 15. Februar et lille Isbjerg og anden Is paa omtrent 42,2° N. Br. og 46° V. Lgd. Newfoundland's Kyst og Newfoundland's Bankerne er dækket med Is, men ogsaa udenfor Bankerne blev truffet udstrakte Ismarker, saa at nogle Skibe blev tvungen til at gøre betydelige Omveje.

Ligesaa ugunstige var Isforholdene Syd og Sydøst for Bankerne, hvor Vagtskibet »Seneca« fra Canada Dampernes Rute rapporterede store Ismarker og flere Isbjerge, hvorfor den anbefalede, at alle Skibe paa 49° V. Lgd. skulde skære Syd for 42° N. B. Paa De forenede Staters Kyster og Nova Scotia beredte Isen Skibsfarten store Vanskeligheder. En Damper blev saaledes den 4. Marts ved Gaharus (Kap Breton Island) fuldstændig indesluttet i Isen og to Skonnerter sad i Slutningen af Februar fast i Isen ved Execution Rocks (Long Island Sound).

Fragtmarkedet.

Medens Sortehavet etc. ligger en Smule lavere de sidste Dage ved et ringere Begær, indtraadte der betydelig Livlighed i River Plate Markedet, idet godt Høstvejr satte Lysten op hos Befragterne til at sikre sig Tonnage, og der sluttedes en hel Mængde Dampere. Særlig for April Lastning var der Efterspørgsel, og Raten for denne Position gik c. 2/ pr. Ton højere i Ugens Løb. Alle andre Markeder ligger nærmest uforandret. Det hjemgaaende østlige Marked er mat. U. S. ret stille men fast. Østersøen nærmest livløs pr. prompt. Der sluttedes bl. a. som følger:

Ø s t e n. Hvede Sydaustralien 21/6 U. K. eller Kontinentet, 1.—20. April. Ris fra Birma 18/6 én Havn Kontinentet, 19/ Hamburg, April. Kurrachee 12/ Hull. Antwerpen eller Rotterdam, »net terms«, primo Maj. Bombay 14/ à 14/6 Dødvægsbasis én Havn U. K. eller Kontinentet (inkl. Dunkerque), 14/6 à 15/ to Havne, April, c. 16/ én Havn pr. Juni. Erts 15/6 Bombay/Mostyn Deeps eller Barrow, Maj—Juni.

S o r t e h a v e t. Korn (store Baade) Nikolajeff eller Odessa Basis 7/ à 7/1½, Rotterdam, 3 d. mindre Byg, prompt. Sulina c. 7/ Rotterdam, 7/3 à 7/6 Antwerpen, Leith, Liverpool eller Glasgow, prompt, mindre Baade 8/ N. C. eller »any« 8/6 Hamburg, meget prompt. Azow c. 8/ Rotterdam, 8/6 à 8/9 Liverpool eller Manchester, 3 d. ekstra begge Havne, April. Donauen Basis 10/6 én Havn Danmark, Ladedato 15. April.

M i d d e l h a v e t. Fosfat 6/3 Tunis/Bremen (2,500), 6/9 Sfax/Stettin (5,000), Maj, 7/ Danzig (3,000), April. Sall 7/ Port Said/Kalkutta (5,000), 16/6 Vladivostok (4,500). Erts 4/6 Aguilas/Rotterdam (3,000), 3/10½ Algier/Rotterdam (4,600 Tons 1,000—1,000 Tons daglig), 4/3 Hornillo Bay/Cardiff (4,000), 4/9 Newport (3,200). Fra Bilbao 4/3 Glasgow (1,600), 4/ à 4/1½ Rotterdam, 4/ Middlesbro.

N o r d a m e r i k a. Deals fra Miramichi 39/6 Belfast pr. Juli—August (1,200), Kul 10/3 Baltimore/Genua, 11/ Norfolk/Neapel. Bomuld Wilmington 23/9 én Havn U. K. eller Kontinentet, 25/ to Havne, April. Tommer fra Golfen 102/6 River Plate, 20. April—5. Maj, 73/9 Rotterdam, 77/6 Antwerpen eller Hamburg, Maj. Sukker fra Kuba 11/6 Liverpool eller Greenock, 12/ London. Slutningen April. Timecharter 5/ Dødvægt. Levering nordlig Havn U. S., Tilbagelevering Middelhavet.

S y d a m e r i k a. Korn San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 14/ à 14/9 O. C. pr. April—Maj, 14/ à 14/6 pr. 25. Maj—15. Juni, alt med 6 d. Reduktion direkte Havn. Fra Buenos Aires paa samme Basis 11/ pr. 20. April, 12/3 pr. 20. Maj—20. Juni. Fra Bahia Blanca 13/9 pr. 7. Maj—7. Juni. Quebracho Santa Fee 19/6 U. K. eller Kontinentet, Juli, 6 d. mindre direkte Havn.

Ø s t e r s ø e n. Fra Reval 9¾ d. Hvedebasis til Rotterdam. Riga Fres. 24 D. B. B. Antwerpen, 32—34 Bordeaux, 11/10 Rotterdam. Ladninger er knappe, og Udsigterne for April er kun daarlige. Fra Libau eller Windau 8 d. Havrebasis Rotterdam, 9 d. London, 10½ Dunkerque 1/1½ Rouen. Fra Windau blev sluttet til Fres. 27 D. B. 1/10 Boards til Ostende (750). Sukker Newfairwater eller Stettin 5/ à 5/6 London, Mk. 5 Amsterdam.

K u l f r a g t e r n e. Fra Tynen eller Blyth 4/ Kronstadt (4,500), f. o. w., 5/ Reval (1,700), 4/3 Swinemünde (2,000), 4/ Aarhus (2,200), 4/10½ Bordeaux (2,800), 7/9 Almeria (1,400), 7/ Marseille (4,300), 6/ à 6/3 Algier, 7/6 Genua, Neapel eller Palermo (3,000—4,000), 8/ Nizza (3,000), 7/ Las Palmas, Teneriffa eller Madeira. Humberen 5/ Riga eller Reval, 4/3 Landskrona (3,300), 13/6 Buenos Aires. Firth of Forth 4/10½ Riga (2,000), 4/3 Kiel (2,000), 4/10½ Horsens (850), 5/ Aabenraa (850). Fra Cardiff eller Newport 4/9 Kronstadt (5,200), Fres. 7¾ Algier (2,000), 8¼ Marseille (2,600), 7/6 Genua eller Savona (4,100), 7/ à 7/1½ Port Said (5,000—6,000), 7/ Las Palmas eller Teneriffa (2,600), 11/3 Colombo (8,000—9,000), 12/9 Monte Video (4,500), 13/ Rio Janeiro (6,000—6,500), 13/6 à 13/9 River Plate (5,500).

Skrevet den 31. Marts 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende dødt for denne Fart, og der slutes kun meget faa Fragter udover Kombinationslaster til forskellige Østersøhavne dels fra Danmark, Sverige og Tyskland. Kornlaster fra Danmark og Østersøen og Islaster fra Østnorge er nominelle. Træfragter fra sejlbare Havne noterer saa lave Fragtrater, at de er uden Interesse. Trælaster fra Bottenhavet og Finskebugten er faste men lave, ligesom der kun gives faa Laster for Afskibning pr. f. o. w., saa at Rederne i det hele maa have Taalmodighed.

Returfragter Vest fra særlig Kullaster er fremdeles ligesaa døde til lave Noteringer 6½ à 7 £ for Kul til danske, norske og tyske Havne. Clayfragter holder sig uforandret til noget bedre Rater end Kul, men her har man den lange Torn, hvorved Fordelen gaar tabt.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet stadig præget af den samme Mathed. Nordtyskland har, som nævnt i forrige Beretning, nogle April-Ladninger i Markedet og noterer for Havre fra Stralsund 5 M., Greifswald 5½ M., Rostock 4½ à 5 M., Danzig for Rug 5½ M., Königsberg er vedblivende meget slov og slutter ikke paa Forhaand. Stettin noterer omkring 4 M. Sverige er fra

de vestlige Pladser, Halmstad, Warberg, Lysekil meget flov. Sundhavnene har kun forholdsvis faa Laster til tyske Havne; derimod er Sydsverig stadig aaben for Tonnage, men kun til lave Rater. Danmark er fra Provinserne lige rolig; nogle Kartoffel-Laster sluttet bl. a. til Kristiania 5 $\frac{1}{2}$ à 6 Kr. samt til Gøteborg og Stockholm. Af Korn er der derimod saa godt som intet. Kjøbenhavn, som heller ikke viser nogen særlig livlig Tendens, sluttede til Rønne Oljekager 15 Øre, Wisby Soyakager 4 Kr., Hvede til Vejle 14 Øre. Fra Damper, som kommer i Slutningen af Ugen, er der Hvede til svenske og danske Havne. Overdrevent meget til Omladning bliver der dog næppe.

Havarier og Forlis.

Lambert, Damptrawler af Bremerhaven, er strandet ved Skagi (Island) og er vandfyldt. Bjergningsdamperen »Geir« assisterer.

Laura, Dpsk. af Esbjerg, paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig, maatte paa Grund af Maskinskade returnere til Kjøbenhavn for Reparation.

Peter, Motorskonnert, grundstød ved Thuuo, er ved egen Hjælp kommet flot den 25. f. M.

Imbrim (ikke »Imbrun«), som nævnt i forrige Nr.), Damptrawler af Pecamp, der, som meddelt, strandede paa Island, er af Bjergningsdamperen »Geir« bragt flot og ind i Vinterhavnen for midlertidig Reparation.

Fionia, Dieselmotorskib af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til Østasien været paa Grund ved Bath. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Ingeborg, Dpsk. af Helsingborg, kom den 26. ds. paa Rejse fra Fakse til Norge med en Ladning Kalksten paa Grund ved Fakse. Svitzers assisterede Skibet flot, efter at en Del af Lasten var løst i Lægtero.

Johanne, Kuf af Hannover, er paa Rejsen til Mors med en Ladning Koks strandet ved Svinkløv og bliver sandsynligvis Vrag.

Beda, Dpsk. af Gøteborg, og »Majfrid«, Dpsk. af Werkehäk, har den 28. f. M. kollideret paa Kjøbenhavns Red. »Majfrid«, der var paa Rejse til Reval med en Ladning Kaal, tog ingen Skade og fortsatte Rejsen. »Beda«, der var paa Rejse til Lysekil, fik en Del Skade, som maa repareres, for Rejsen kan fortsættes.

Øxelosund, Dpsk., kom den 29. f. M. paa Grund ved Højen Fyr, men kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Der er i disse Dage fremkommet en Liste over Havarier & Strandinger paa Island i Tiden fra Juli 1913 til Marts 1914. Denne Liste omfatter, foruden tidligere nævnte Skibe, følgende:

Eros, norsk Damper, sank den 7. August 1913 paa Mjøfjord som Følge af en Eksplosion i Maskinen. Svitzers tog Skibet op og reparerede det, hvorefter det afsøilede til Norge.

En engelsk Trawler strandede og sank den 15. August 1913 ved Hjørsev i Faksebugten. Mandskabet blev reddet.

August, Motorkutter, brændte den 27. August 1913 ved Olafsvik. Mandskabet blev reddet.

En Motorkutter sank den 15. Oktober 1913 i Faksebugten. Besætningen druknede.

Sulan, Fiskedamper af Akurevri, strandede den 19. Oktober 1913 i Hornafjord. Svitzers bragte Skibet flot og reparerede det.

Lord Carlington, Trawldampskib af Hull, strandede den 26. November 1913 ved Vik i Myrdal. Besætningen blev reddet.

Alace Busse, Trawldampskib af Geestemünde, sank i Isafjordsdybet den 2. Januar 1914. Mandskabet reddet.

Karoline Kähne, Trawldampskib af Geestemünde, sank ligeledes i Isafjordsdybet den 2. Januar 1914. Mandskabet reddet.

En Motorbaad fra Westmano forliste den 24. Februar 1914 og fem Mand druknede.

Minon, engelsk Trawldamper, kom den 13. Februar 1914 paa Grund i Skerfufjord, men kom senere flot ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ved Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Son, Kjøbenhavn, er solgt:

Stallregter, bygget i Kiel 1913—1914, c. 250 Tons d. w. til Rederi i Danmark.

Bugserdamper »August Peters« af Hamburg, c. 300—350 HP., bygget 1909 af Staal ved Bremer Vulcan Værft i Vegesack, ligeledes til Rederi i Danmark.

Galease »Wido« af Skillinge, bygget af Eg og Fyr i Sverig 1891, 54 Netto Reg.-Tons, c. 115 Tons d. w. til Kaptajn Christiansen i Aalborg.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 31./3. — Alexandra, Nielsen, afg. Newcastle 25./3. — Algarve, Borries, afg. Antwerpen 25./3. — Anglo Dane, Kann, ank. Trondhjem 29./3. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 26./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Cartagena 26./3. — Arkansas, Egense, afg. herfra 30./3. — Arno, Lepper, afg. Algier 29./3. — Aurora, Gommesen, ank. Riga 24./3. — Baron Stjerneblad, Sørensen, afg. herfra 30./3. — Beira, Mortensen, pass. Hanstholm 31./3. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 28./3. — California, Petersen, afg. Kristiania 21./3. — Charkow, Soeberg, dokker. — Chr. Broberg, Larsen, afg. Dunkerque 30./3. — Christianssund, Andresen, ank. hertil 29./3. — Dagmar, Mueller, ank. Reval 30./3. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 9./3. — Ebro, Lunge, ank. Libau 28./3. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 30./3. — Florida, Andersen, afg. Aalborg 30./3. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Christianssund 28./3. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 21./3. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 24./3. — Hengest, Hansen, ank. hertil 28./3. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 29./3. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. hertil 27./3. — Jolantha, Kylliesbech, ank. Pillau 30./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 26./3. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 18./3. — Kiew, Tonnesen, pass. Holtenau 31./3. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 31./3. — Louise, Svan, ank. hertil 30./3. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. Boston 26./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 26./3. — Maryland, Ørsted, ank. Hull 25./3. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 26./3. — Morsø, Nellomann, ank. London 30./3. — Nicolai II, Petersen, ank. Bari 30./3. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Antwerpen 30./3. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Riga 28./3. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 30./3. — Oscar II, Hempel, ank. New York 27./3. — Perm, Tramp, pass. Holtenau 31./3. — Pregel, Iversen, pass. Dungeness 26./3. — Romuv, Bogvad, pass. Gibraltar 30./3. — Saga, Hansen, afg. herfra 28./3. — Saxo, Rasmussen, dokker. — Seine, Le Dizes, ank. Stettin 31./3. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 13./3. — Thyra, Myhldorf, pass. Holtenau 30./3. — Tiber, Pape, ank. Antwerpen 20./3. — Toms, Wiberg, ank. Cartagena 30./3. — Tula, Therkildsen, ank. Catania 24./3. — Tyr, Thanning, ank. hertil 30./3. — Virginia, Fischer, afg. New York 25./3.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 28./3. — Amalienborg ank. Windau 25./3. — Brattingsborg pass. Kjøbenhavn 26./3. — Borglum ank. Marseille 29./3. — Danborg ank. Tynen 24./3. — Elsborg pass. Brunsbüttel 30./3. — Esrom afg. Rio Janeiro 17./3. — Flynderborg pass. Hirtshals 29./3. — Frederiksborg pass. Gibraltar 29./3. — Guldborg afg. Spezzia 28./3. — Gurra ank. Neapel 29./3. — Hammershus afg. Cardiff 22./3. — Harrildsborg ank. Burntisland 29./3. — Hundborg afg. Hamburg 26./3. — Jelling ank. Ender 29./3. — Jomsborg ank. Antwerpen 28./3. — Jungshoved pass. Perm 24./3. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 27./3. — Kallundborg ank. Riga 23./3. — Kalo ank. Huelva 25./3. — Klammeneborg ank. Kjøbenhavn 20./3. — Krouborg afg. Monte Video 20./3. — Lejre ank. Buenos Aires 14./3. — Marselishorg ank. Port Vendres 29./3. — Næsborg ank. Ghent 30./3. — Randelsborg afg. Pomaron 28./3. — Silkeborg pass. Gibraltar 27./3. — Skanderborg ank. Huelva 23./3. — Skodsborg afg. Methil 28./3. — Spigerborg pass. Sagres 25./3. — Stegelborg ank. Bordeaux 14./3. — Stjerneborg afg. Parlington 28./3. — Søborg pass. Sagres 27./3. — Taarnborg ank. Lübeck 29./3. — Ulfsborg pass. Sagres 25./3. — Uranienborg afg. Penarth 18./3. — Vordingborg afg. Kiel 28./3. — Ørkild ank. Danzig 26./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Johan Nielsen, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 28./3. til Aalborg. — Russ. Petersen, afg. Venedig 27./3. til Saint John. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Trapani 13./3. til Aalesund. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pozzuoli 20./3. til Halifax. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Stettin 25./3. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Alexandria 9./3. — Helmer Mørse, Thorsøe, ank. Messina 24./3. — Newa, Dahl, ank. Fiume 25./3.

Det østasiatiske Kompagni. Indien afg. Sabang 28./3. hjemg. — Siam afg. Vladivostok 28./3. hjemg. — Tranquebar afg. Portland 29./3. hjemg. — Jutlandia afg. Port Said 25./3. hjemg.

(Fortællere efter »Ererr. for Søfar.«)

592. Tyrkiet. Dardanellerne. Oplysning om Passage.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/788. Berlin 1914.)
Løbet i Snævringen af Dardanellerne ved *Tschanak* er udvidet til en Bredde af 1200 m; Tønderne er flyttet i Overensstemmelse hermed. Skibe kan nu passere dette Farvand i begge Retninger under Lodsskibets Tilsyn, uden at de behøver at stoppe ved *Tschanak* eller ved Indløbet. *Tschanak*: c. 40° 08½' N. 26° 24½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/310. København 1914.)

593. Lilleasien. Smyrna. Besejling.

Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium kan Sejladsen nu, efter at Minerne er fjernet, finde Sted under Iagttagelse af følgende Forsigtighedsregler.

Passagen mellem de to nedsænkede Skibe i Nærheden af *Jeni Kale* (*Sandjak Kalesi*) er afmærket med to Lystønder, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s. (Se „E. f. S.“ Nr. 1/60 for 1914.) c. 38° 25½' N. 27° 02' E.

Lystønden, som var udlagt ved *Sandjak Kalesi* (*Sandjak Kale*) paa 38° 25' 15" N. 27° 03' 01" E., og som viser hvidt Et-Lyn hver 5 s. (se „E. f. S.“ Nr. 25/1217 for 1911), er flyttet hen ved Vraget af *Nevada*.

Man skal passere mellem de to Lystønder, der viser rødt Lynfyrt, og man maa under ingen Omstændigheder passere mellem de to Lystønder, hvoraf den ene viser rødt Lynfyrt og den anden hvidt Lynfyrt.

Da Passagen ved *Smyrna* er snæver og ikke giver Plads til Manøvrer, bør Skibe, som er for Indgaende, gaa af Vejen for Skibe, som er for Udgaaende.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/503 og 504. København 1914.)

594. Algier. Mostaganem. Belysning forandres.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 114/649. Paris 1914.)

Ved *Mostaganem* er foretaget følgende Forandringer:

1) Det røde, faste Hovedfyrt paa Bakken W. for Marinekasernen er slukket. 35° 56' 20" N. 0° 04' 58" E.

2) Det hvide, faste Fyrt paa N.-Molen er ombyttet med et hvidt og rødt Fyrt med Tre-Formørkelser hver 15 s. à 20 s. Lyset er rødt i Pejling fra 197° til 225°, i øvrigt hvidt. Lysevne: 11 Sm for hvidt, 6,5 Sm for rødt Lys. Lille, rundt Taarn. 35° 56' 15" N. 0° 04' 35" E.

3) Det røde, faste Fyrt paa Tvermolen fra N.-Molen er ombyttet med et rødt, fast Fyrt, der er skjult i Pejlinger fra 58° til 225°. Lysevne: 4 Sm. Lille, rundt Taarn. 35° 56' 21" N. 0° 04' 39" E.

4) Det grønne, faste Fyrt paa SW.-Molen er ombyttet med et grønt, fast Fyrt, der er skjult i Pejlinger fra 315° gennem 0° til 45°. Lysevne: 3,5 Sm. Lille, rundt Taarn. 35° 56' 15" N. 0° 04' 42" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/501. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bugs Nr.

- R 2593 North sea. — Terschelling zeegat to Friesche zeegat.
R 157 Mediterranean, Italy. — San Remo to Cape Cavallo.
R 1617 Mediterranean, Asia Minor. — Vourlah road.
R 3411 Africa, west coast. — Anchorages on the west coast of Africa.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfæstelsmønstrene hørende Skibe og Fartøjer. Henhold til Forskrifterne for de under Dampfæstelsmønstrene hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Arøvær Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentligt. Abonnement tages paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erhøldes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, snarere Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lydbyder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyrt, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Marts 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erhøldes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

546. Sverrig. Ystad. Lystønde atter udlagt.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 12/304. Stockholm 1914.)

Lystønden ved *Ystad* er atter udlagt. 55° 24' 38" N. 13° 49' 19" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/147. København 1914.)

547. Sverrig. Öland. Ölands Södra Rev Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 12/303. Stockholm 1914.)

I Midten af April d. A. vil *Ölands Södra Rev* Lys- og Fløjtetønde paa Grund af Eftersyn midlertidig blive ombyttet med en Lystønde. 56° 06' 00" N. 16° 23' 30" E.

548. Sverrig. Gotland. Hoborgs Rev. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 12/301. Stockholm 1914.)

I den første Halvdel af April d. A. vil *Hoborgs Rev* Lys- og Fløjtetønde paa Grund af Eftersyn midlertidig blive ombyttet med en Lystønde. c. 56° 51' 30" N. 18° 07' 30" E.

549. Finland og Rusland. Oplysning om Lødsforhold.

Udenrigsministeriet meddeler, at ifølge Oplysninger, indhentede hos den kgl. danske Generalkonsul i *Helsingfors*, er der indtil videre ikke Lodstvang for Skibe tilhørende Nationer, hvis Skibsstart nyder mestbegünstiget Behandling, i Farter mellem finske Havne eller mellem finske og russiske Havne.

- 550. Tyskland. Kieler Fjord. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/759. Berlin 1914.)
 Fartøjet, som var sunket mellem Tønderne *Kiel 2* og *3*, er borttaget. Tønde
Kiel 2: $54^{\circ} 27\frac{1}{4}'$ N. $10^{\circ} 17' E$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/510. København 1914.)
- 551. Tyskland. Kieler Fjord. Strander Bugt. Øvelser.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/698. Berlin 1914.)
 Paa Hverdage afholdes fra Skydepladsen *Strande* ved *Strander Bugt* Skyde-
 øvelser med Torpedoer fra Solopgang til Solnedgang fra den 1ste April til den 30te Juni 1914.
 Skydefølelet gaar fra Skydepladsen ud over Søen indtil Linien „Fløjstønden—
Schönberg Bæke“ og begrænses af Linierne „*Dänischenhagen Mølle—Bülk Fyrskib*“ og
 „*Dänischenhagen Mølle—Tønde Kiel 3*“. Under Skydningen er det forbudt at ankre
 mellem de ovennævnte Grænselinier og paa det Areal, som mod N. begrænses af Linien
 „Skydepladsens Taarn—*Bülk Fyr—Bülk Fyrskib*“ og mod S. af Linien „Skydepladsens
 Taarn—Tønde *Kiel 4*—Tønde *Kiel 3*“. Under Skydningen er en rød Ballon hejst paa
 Skydepladsens Taarn. *Strande*: $54^{\circ} 26' N$. $10^{\circ} 10\frac{1}{2}' E$.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 552. Danmark. Sundet. København. Sominekorpsets Øvelsesplads afmærket.**
 Den 31te Marts 1914 er Sominekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellem-
 fort* og *Provostlejn* afmærket, som angivet i „Danske Lods“ Side 299.
 Samtidig er Varsellyrene paa begge Forter tændt. Ontrentlig Plads: $55^{\circ} 41' N$. $12^{\circ} 38' E$.
- 553. Danmark. Sundet. Saltholm E. Stenpulle fundet.**
 Paa E.-Siden af *Saltholm* er der tæt inden for 4 m Kurven i 2,7 m Vand fundet en Stenpulle med 0,8 m Vand. $55^{\circ} 38' 20'' N$. $12^{\circ} 49' 35'' E$.
 (Kort Nr. 156, 160, 210, 211 og 249. Danske Lods Side 302.)
- 554. Danmark. Store-Bælt. Sprøge S. Lystønde atter paa Station.**
 Lystønden *Sprøge S.* er atter paa Station. $55^{\circ} 18' (09'') N$. $10^{\circ} 58' (32'') E$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/222. København 1914.)
- 555. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Marstal. Afmærkning forandret.**
 Den ny Afmærkning af Farvandet E. for *Marstal* (jvnt Søm.-Fort. for 1914, Side 67) er nu udlagt og den gamle Afmærkning inddraget. Nærmere Oplysninger om Sømærkenes nøjagtige Plads og Dybdeforholdene vil følge. *Marstal*: $54^{\circ} 51\frac{1}{4}' N$. $10^{\circ} 31\frac{1}{2}' E$.
 (Kort Nr. 157, 160, 238, 241 og 248. Danske Lods Side 607. Havne-Lods Side 116. Søm.-Fort. Side 67.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2140. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 556. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
 I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Høiyvande: Paa *Haareulen* 3,8 m, i *Gaasehohn-Løb 2,8* m, i *Selbandehohn-Løb 2,4* m, i *Svanehohn-Løb 1,2* m, i *Kobberø-Løb 2,3* m. Der er saaledes for Tiden 2,8 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Thyborøn-Kanal: $56^{\circ} 43' N$. $8^{\circ} 13' E$.

- 584. Cuba N.-Kyst. Puerto Padre. Baaker findes ikke. Tønder udlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 451. London 1914.)
 Følgende Baaker eksisterer ikke mere: a) Baaken i *Chapparra Bugt*, 1 Sm E. for *Alegre Fyrt.* b) Baakerne 1 og 2 NW. for *Puerto Cay.* c) De fem Baaker W. for *San Juan Claro Cay.*

Tønder er udlagt paa følgende Steder: a) I 4,5 m Vand c. 0,2 Sm NW. for N.-Enden af *Gracia Fyrt.* b) I 6,1 m Vand c. 0,2 Sm SE. for N.-Enden af *Gracia Fyrt.* Lods kan faas i *Puerto Padre*. *Gracia Fyrt*: $21^{\circ} 143\frac{1}{4}' N$. $76^{\circ} 32\frac{1}{4}' W$.

- 585. Cuba S.-Kyst. Santiago. Afmærkning forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 461. London 1914.)
 En rød Lystønde, mærket „4“, er udlagt 310 m 244° (misv. SW. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) fra W.-Enden af *Gorda Fyrt.*, i Stedet for den røde Spidstønde, som læa her. Lystøndens Karakter er ukendt.

De sorte og røde Stumpstønder ved Indløbet til Havnen har nu Nr.: 1 og 2. *Gorda Fyrt*: $19^{\circ} 58\frac{1}{2}' N$. $75^{\circ} 52\frac{1}{2}' W$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/561. København 1913.)

- 586. Brasilien. São Sebastião Kanal. Lage dos Moleques. Fyr midlertidig slukket.**

Paa Grund af Forandring ved Fyrapparatet er *Lage dos Moleques* hvide Blink-fyr midlertidig slukket. $23^{\circ} 50' S$. $45^{\circ} 24\frac{1}{4}' W$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/257. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 587. Sardinien W.-Kyst. Canale di S. Pietro. Vrag.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 90/260. Genova 1914.)
 Vraget af Damperen *Africa* er sunket ved Ankerpladsen N. for *Canale di S. Pietro*, c. $1\frac{1}{4}$ Sm E. for *Tacca Rossa*. Vraget er netop overflydt. *Canale di S. Pietro*: $39^{\circ} 10' N$. $8^{\circ} 21' E$.

- 588. Italien W.-Kyst. Banchi della Meloria. Oplysning om Fyrskib.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 81/240. Genova 1914.)
Meloria Fyrskib er nu malet sort. $43^{\circ} 36' N$. $10^{\circ} 12\frac{1}{2}' E$.

- 589. Italien W.-Kyst. Kap Vaticano. Fyr forandres.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 89/254. Genova 1914.)
 I April 1914 forandres Fyret paa *Kap Vaticano* til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 30 s, Blink $3\frac{3}{4}$ s, Mørke $26\frac{1}{4}$ s. Lysevne: 26 Sm. $38^{\circ} 37' 08'' N$. $15^{\circ} 49' 45'' E$.

- 590. Sicilien N.-Kyst. Palermo. Sømærke forandret.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 81/242. Genova 1914.)
 Den hvide cylindriske Tønde, der ligger 200 m 225° (misv. SW. $\frac{3}{4}$ W.) fra Fyret paa Vøderønden af S.-Mølen, er ombyttet med en hvid Spidstønde. Fyret: $38^{\circ} 07' 30'' N$. $13^{\circ} 22' 25'' E$.

- 591. Italien E.-Kyst. Chioggia. Grund afmærket.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 90/264. Genova 1914.)
 Ved en $3\frac{1}{2}$ m Grund paa W.-Siden af Kanalen W. for Fort S. *Felice* er udlagt en sort og hvid stribet Spidstønde med *Keyle* c. 220 m $264\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. W. $\frac{7}{8}$ N.) fra Fyret paa ovennævnte Fort. c. $45^{\circ} 133\frac{1}{4}' N$. $12^{\circ} 17\frac{1}{2}' E$.

577. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. Block Island Havn. Fyr nedlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 11/795. Washington 1914.)
Block Island Breakwater Inner Basin Fyr paa E.-Enden af den indre W.-Bøgebryder er nedlagt. 41° 10' 30" N. 71° 33' 23" W.

578. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Fishers Island Sund. Ram Island Reef Fyrskibs Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 10/706. Washington 1914.)

Ram Island Reef Fyrskib ligger 263° (misv. W. 1/2 N.) fra *Latimer Reef* Fyr og 143 1/2° (misv. SE. t. S. 7/8 S.) fra *Morgan Point* Fyr. 41 18' 03" N. 71° 58' 30" W.

579. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. East Point. Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/798. Washington 1914.)

Omtrent den 15de April 1914 forandres *East Point* Fyr til at vise Et-Blink hver 4 s, Blink 1 s, Mørke 3 s. I øvrigt uforandret. 39° 11' 45" N. 75° 01' 40" W.

580. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. James Floden. Burwells Bay og Goose Hill Channel. Ledefyr flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/800 og 801. Washington 1914.)

1. *Burwells Bay* Ledefyr. Forfyret er flyttet c. 900 m i Retning 120° (misv. SE. 7/8 E.). Det staar i c. 2 m Vand paa 37° 03' 03" N. 76° 39' 40" W. Bagfyret er flyttet og staar nu i c. 1 m Vand, c. 485 m 270 1/2° (misv. W. 1/2 N.) fra Forfyret. Den ny Ledefyrlinie leder gennem den ny gravede Kanal.

2. *Goose Hill Channel* Ledefyr. Forfyret er flyttet c. 640 m i Retning 74° (misv. E. t. N.). Det staar i c. 3 1/2 m Vand paa 37° 10' 15" N. 76° 45' 25" W. Bagfyret er flyttet og staar nu i c. 1/2 m Vand, c. 520 m 229° (misv. SW. 3/4 W.) fra Forfyret. Den ny Ledefyrlinie leder gennem den ny gravede Kanal.

581. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Cooper Floden. Fyr atter tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/804. Washington 1914.)

Daniels Island Shoal Fyr Nr. 10 er atter tændt. 32° 49' 51" N. 79° 55' 32" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/397. København 1914.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

582. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Bank. Mindre Dybde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/808. Washington 1914.)

Damperen *Rock Light* har rørt Grunden 3/4 Sm 16° (misv. N. 3/4 E.) fra *Sabine Bank* Fyr. Der er fundet Dybder paa 5 m, hvor der efter amerikansk Kort Nr. 202 skulde være 10,4 m Vand. Dybden paa *Sabine Bank* er mindre end vist i Kortene. *Sabine Bank* Fyr: 29° 28' 25" N. 93° 43' 20" W.

583. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Aransas Pass og Corpus Christi Bugt. Turtle Cove Kanal. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/810. Washington 1914.)

Turtle Cove Channel Baake 13 er nedlagt, og paa dens Plads er opført en sort, firkantet, pyramideformet Baake, fra hvilken der vises et hvidt, fast, ubevogtet Fyr, *Turtle Cove Channel* Fyr Nr. 1. 27° 49' 35" N. 97° 09' 14" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/635. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

557. Rusland. Hvide Hav. Kandalakski Bugt. Grund og Vrags Beliggenhed.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/741. Berlin 1914.)

Dybden paa Grunden i Nærheden af *Umba* Floden, paa hvilken Damperen *Marnix* forliste, er 3,7 m. Vraget af *Marnix*, af hvilket en Del er over Vandet, ligger c. 0,7 Sm E. for Banken. Banken: 66° 21' N. 35° 36' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/2349. København 1912.)

558. Norge. Tromsø Sund. Paabud.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/740. Berlin 1914.)

Dampere skal passere *Norsk Nivrid-Aktieselskab's* Kajanlæg i *Tromsø Sund* med langsom Fart. Overtrædelser heraf straffes med Pengebøder. *Tromsø*: c. 69° 39' N. 18° 59' E.

559. Danmark. Graadby Fyrskib. Signal for Lystønders Fraværelse i Graadby. Fra Graadby Fyrskib vil der fremtidig gives Signalet „Lystønderne i Graadby kan ikke forventes at være paa Plads“, naar Omstændighederne medfører, at en eller flere af Lystønderne er inddraget paa Grund af Is.

Signalet gøres om Dagen med: to sorte Balloner (den ene under den anden) hejst under en Raa paa Fyrmasten, og om Natten med: to hvide Lanterner (den ene under den anden) hejst paa Ankerlantanternens Plads i Stedet for denne. *Graadby* Fyrskib: 55° 20' 02" N. 8° 04' 41" E.

(Kort Nr. 230, 245 og 253. Danske Lods Side 69 og 91. Fyr-Fort. Side 14 og Nr. 1.)

560. Tyskland. Helgoland. Forsøgsgenstande udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/697. Berlin 1914.)

I Linien „*Helgoland* Fyr overet med Kirken paa Øen“ er der i 0,9 Sm Afstand fra Land udlagt nogle Forsøgsgenstande. Stedet, der ikke maa beses, er afmærket med tre røde Bøjer. Fyret: c. 54° 11' N. 7° 53 1/4' E.

561. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Øvelser.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/695. Berlin 1914.)

Fra Begyndelsen af April til Begyndelsen af September 1914 afholdes Øvelser ved *Cuxhaven* uden for Farvandet, mellem Tønderne 14 og 17. Øvelsesfeltet er i øvrigt afmærket med gule Tønder med rødt Flag, og paa det findes Krauer og nogle smaa Dampere. Naar Øvelsesfeltet er spærret om Natten, fører Prammene 3 Lys, rødt, hvidt, rødt, lodret for hinanden.

Fra Begyndelsen af Juni til Midten af Juli 1914 er et Øvelsesfelt afmærket paa tilsvarende Maade S. for *Kugelbake*, W. for Farvandet.

Passage over og Ankring paa Øvelsesfelterne er forbudt. Anvisninger skal følges. *Cuxhaven*: c. 53° 52' N. 8° 42' E.

562. Tyskland. Weser. Nordenham. Ledefyr flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/696. Berlin 1914.)

I Løbet af April 1914 vil *Emiswarden* Ledefyr, der leder fra km 60 opad *Weser* indtil oven for *Nordenham*, blive flyttet til den anden Ende af Ledefyrlinien ved *Grossensiel* ovenfor *Nordenham*. Ledefyrliniens Beliggenhed bliver fuldstændig uforandret. Bagfyret vedbliver at være et hvidt, fast Fyr. Forfyret, der viser hvidt Tre-Lyn, forandres til et hvidt Lys med Formærkelser. Det nuværende Bagfyret: 53° 30' 55" N. 8° 31' 22" E.

563. Tyskland. Jade. H-Plate og Vareler Farvand. Forsøgsgenstande udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/698. Berlin 1914.)

I *Jade* er Forsøgsgenstande udlagt paa følgende Steder, som ikke maa beses:

1. Paa den S-lige Del af *H-Plate*. Stedet er afmærket med røde Bøjer. c. 53° 46' N. 8° 03' E.
2. I *Vareler* Farvand ved Tønde V/B. Stedet er afmærket med to røde Tønder og tre Flydere. Tønde V/B: c. 53° 29 1/2' N. 8° 11 1/4' E.

564. Tyskland. Ems. Vesterems Syd Fyrskib udlægges.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/753. Berlin 1914.)
I Midten af April 1914 udlægges et rødt, ubemandet Fyrskib, mærket „Westerems S.“, i c. 17 m Vand ud for *Westerems*. Fyrskibet viser et hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s, Lys 3½ s., Mørke 1½ s. Flammens Højde: 10 m. En Klokke og en Under-vandsklokke giver permanent Et-Slag hver 12 s. Samtidig udlægges en rød Stations-tønde, mærket „Feuerschiff Westems“. 53° 38' 12" N. 6° 17' 54" E.
(Kort Nr. 180.)

565. Holland. Scheveningen WNW. Vrag.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 126/718. Paris 1914.)
Søiltraaleren *Imperator* er sunket i 25 m Vand c. 25 Sm WNW. for *Scheveningen*, c. 52° 18' N. 3° 40' E.

566. Holland. Zeegat van de Maas. Noordgenl. Fyr forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 19/165. 's-Gravenhage 1914.)
Fyret paa *IJsselmonde* W.-Pynt, S.-Siden af *Noordgenl* W.-lige Indløb, er forandret til et hvidt Blinkfyrt, der foreløbig viser Et-Blink hver 9 s., Blink 4 s., Mørke 5 s. Flammens Højde: 8 m. Græ Fyrpæl. 51° 53' N. 4° 19' E.

567. Holland. Wester-Schelde. Yeregat. Kampens-Nieuwland. Afmærkning forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 70/667. 's-Gravenhage 1914.)
I Farvandet ved *Kampens-Nieuwland* er følgende Tønder udlagt: 1) En rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 5,6 m Vand paa 51° 33' 25" N. 3° 39' 55" E. 2) Spidstønde Nr. 2 i 4,9 m Vand paa 51° 33' 20" N. 3° 40' 35" E. 3) Spidstønde Nr. 3 i 4,9 m Vand paa 51° 33' 13" N. 3° 40' 57" E. 4) Spidstønde Nr. 4 med Ballon i 5,6 m Vand paa 51° 33' 05" N. 3° 41' 19" E. 5) Stumpstønde Nr. 1 i 6,8 m Vand paa 51° 33' 29" N. 3° 40' 13" E. 6) Stumpstønde Nr. 2 i 5,6 m Vand paa 51° 33' 25" N. 3° 40' 30" E. 7) Stumpstønde Nr. 3 i 2,6 m Vand paa 51° 33' 15" N. 3° 40' 59" E. Spidstønderne Nr. 2 og 1 har nu henholdsvis Nr. 5 og 6 og Stumpstønderne Nr. 2 og 1 henholdsvis Nr. 4 og 3.

Spidstønde Nr. 3 er ombyttet med en nummereret, rød og hvid tærnet, almindelig Tønde.

568. England. Themsen. Girdler Fyrskib. Fyr og Taagesignal forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18. Trinity House, London 1914.)
Omtrent den 3die Juni 1914 forandres *Girdler* Fyrskib til at vise hvidt Et-Blink hver 30 s., Blink 1½ s., Mørke 28,5 s. Samtidig foreges Lysevenen, og Taagesignalet forandres til Et-Stød hvert Minut, Stød 6 s., Pause 54 s. I Stedet for den nuværende Ballon vil Lanterne fremtidig tjene som Dagmærke. 51° 29' 10" N. 1° 06' 06" E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**569. England. Freshwater. Vrag afmærket.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 21. Trinity House, London 1914.)
Skonnerten *Baldar* er sunket c. 3 Sm SW. for *Freshwater Coastguard Station*. En grøn Tønde, mærket „*Wreck*“, er udlagt i 27 m Vand c. 80 m S. for Vraget, 2,42 Sm 179° (mislv. S. t. W. ¼ W.) fra *Tennyson Cross*. Stortoppen er c. 2 m over Vandet ved Springtids Lavvande. 50° 37' 36" N. 1° 32' 18" W.

570. England. Bristol Kanal. King Road. Karantæne-Ankerplads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 396. London 1914.)
Midten af Karantæne-Ankerpladsen ligger 0,6 Sm 110 m 12° (NE. t. N. ⅓ N.) fra Fyret paa N.-Enden af *Portshed* Pier. Ankerpladsen strækker sig 330 m rundt om Midtpunktet. Fyret: 51° 29¾' N. 2° 45' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**571. Atlanterhavet. Biscayaiske Bugt. Drivende Vrag.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 455. London 1914.)
Den 21de Marts 1914 er Vraget af et stort Jernsejlskib observeret paa 46° 33' N. 7° 58' W.

572. Portugal. Tejo. Paço de Arcos Bugt. Lystønde permanent inddraget.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 5/8. Lissabon 1914.)
Lystønden, som til Forsøg var udlagt i Skæringen mellem Limirne „*Fyrene Caçillas* og *Belem* overet“ og „*Fyrene Carrias* og *Porto Cervo* overet“, er permanent inddraget. *Belem* Fyr: 38° 41' 23" N. 9° 12' 55" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/1938. København 1913.)

573. Afrika. Marokko. Mogador. Havnesignal.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/716. Berlin 1914.)
Paa W.-Bastionen hejses fremtidig et blaat Flag, naar Havnen ikke kan benyttes, og Lægtene ikke kan arbejde. Man bør da ankre paa Reden og afvente bedre Vejr. c. 31° 31' N. 9° 46' W.

574. Afrika. Liberia. Kap Palmas. Grunde fundet.

(„Avisi al Naviganti“ Nr. 84/37. Genova 1914.)
Ved en ny Opmåling af Farvandet ved Kap *Palmas* er der fundet følgende Dybder i efternævnte Retninger og Afstande fra Kap *Palmas* Fyr: 1) 8,2 m, 0,46 Sm 281° (mislv. NW. t. W. ⅓ W.). 2) 10 m, 0,50 Sm 281° (mislv. NW. t. W. ⅓ W.). 3) 6,4 m, 0,53 Sm 274½° (mislv. WNW.). 4) 5,9 m, 0,57 Sm, 274½° (mislv. WNW.). 5) 10,5 m, 0,88 Sm 277° (mislv. NW. t. W. ¾ W.). 6) 10,5 m, 0,91 Sm 273° (mislv. W. t. N. ⅞ N.). 7) 10,5 m, 0,84 Sm 271½° (mislv. W. t. N. ¾ N.). 8) 9,6 m, 0,82 Sm 270½° (mislv. W. t. N. ⅝ N.). 9) 8,2 m, 0,82 m 260° (mislv. W. ¾ N.). 10) 5,0 m, 0,82 Sm 258° (mislv. W. ⅝ N.). 11) 7,3 m, 0,60 Sm 254° (mislv. W. ¼ N.). 12) 9,1 m, 0,74 Sm 251° (mislv. W.). 13) 5,4 m, 0,41 Sm 236½° (mislv. W. t. S. ⅓ S.). 14) 5,9 m, 0,48 Sm 232° (mislv. W. t. S. ¾ S.). 15) 6,4 m, 0,52 Sm 229° (mislv. WSW.). Kap *Palmas*: 4° 22' N. 7° 44¼' W.

575. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Wood Island Havn. Hussey Rock Tønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/792. Washington 1914.)
Hussey Rock Spirtønde 1 er ombyttet med en Stumpstønde. 43° 25' 25" N. 70° 20' 25" W.

576. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bugt. Scituate. Fløjtønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/793. Washington 1914.)
Scituate lodret stribet Fløjtønde er udlagt ud for Havnen i c. 15 m Vand, 54½° (mislv. E. t. N. ⅞ N.) fra Fyret paa Bølgebryderen og 129° (mislv. SE. ¾ S.) fra *Memo's Ledge* Fyr, som ligger paa 42° 16' 11" N. 70° 45' 35" W.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S. og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 408. Borneo—Makassar Strait. Maura Bayor light-vessel—Alteration in character of light. Position. At Mahakan river entrance. Lat. $0^{\circ} 39' S.$, long. $117^{\circ} 41\frac{1}{2}' E.$ Abridged description of new light. Lt. Fl., ev. 15 sec., 75 ft., vis 13 m. Details. The fixed white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics. Character. A flashing white light every fifteen seconds, showing thus:

Flash, $\frac{3}{9}$ secs. $\frac{12}{12}$ secs. eclipse.

Elevation. 75 feet. Visibility. 13 miles. (Notice No. 408 of 1914, dated 16th March.)

Charts affected. No. 2662. Plan of River Mahakan. No. 2636. Strait of Makassar. No. 941 b. Eastern Archipelago, western portion. No. 2660 b. China sea, southern portion. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 1062. Eastern Archipelago, Part II, 1913, page 369.

No. 421. Bay of Bengal. Burma—Rangoon River. Monkey point channel—Re-opened for navigation. Former Notice. No. 1821 of 1913. Position. Monkey point, lat. $16^{\circ} 46' N.$, long. $96^{\circ} 12' E.$ Details. Monkey point dredged channel is open again for navigation. Note. The note on the charts relating to the channel being closed has been expunged. (Notice No. 421 of 1914, dated 19th March.)

Charts affected. No. 833. Rangoon river and approaches, with inset. No. 2135, Irawaddy, sheet I. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 466.

No. 422. Madagascar. North-West Coast—Bombatoka Bay. Mojanja—Caution with regard to depths. Position. Mojanja, lat. $15^{\circ} 42\frac{3}{4}' S.$, long. $46^{\circ} 19\frac{1}{4}' E.$ Caution. The depths in the approach to Mojanja anchorage, westward of Anorombato point and Pointe de Sable, are considerably less than shown on the charts. Note. The following cautionary note has been placed on the charts in that locality: "Considerably less water than charted, 1913". (Notice No. 422 of 1914, dated 19th March.)

Charts affected. No. 701, Bombatoka bay. No. 378, Maromanjo point to Makambyttra bay. Publication. South Indian Ocean Pilot, 1911, pages 402, 403.

No. 428. Formosa, East Coast. Hoi-nenkan light—Alteration in character. Position. Lat. $23^{\circ} 58\frac{1}{4}' N.$, long. $121^{\circ} 36\frac{1}{2}' E.$ Abridged description of new light. Lt. Fl., ev. 2 sec., 91 ft., vis 15 m. Details. The fixed white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A flashing white light every two seconds. Elevation. Unaltered. Visibility. 15 miles. Power. 350 candles. (Notice No. 428 of 1914, dated 19th March.)

Charts affected. No. 1968, Formosa island and strait. No. 2661 b. China sea, northern portion, eastern sheet. No. 1262, Hong Kong to Gulf of Lian-tung. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific, north west sheet. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 1847. China Sea Pilot. Vol. V., 1912, page 202.

No. 433. Sumatra, South Coast—Telok Betong. Pajiang harbour—Alterations in buoyage. Former Notice. No. 159 of 1914. (1) Light-buoys established: (a) Position. — At north end of spit, on west side of entrance, in position formerly occupied by the white conical buoy which it replaces. Lat. $5^{\circ} 28' 04'' S.$, long. $105^{\circ} 18' 36'' E.$ Description. A white conical light-buoy exhibiting a flashing white light. (b) Position. On west side of entrance, off eastern extreme of northern reef of spit. Lat. $5^{\circ} 28' 08'' S.$, long. $105^{\circ} 18' 41'' E.$ Description. A white conical light-buoy exhibiting a flashing green light. (2) Alteration in character of light-buoy: Position. On east side of entrance. Lat. $5^{\circ} 28' 07'' S.$, long. $105^{\circ} 18' 47'' E.$ Alteration. The occulting white light has been replaced by a flashing red light. Note. The positions given are those on chart No. 3611. (Notice No. 433 of 1914, dated 20th March.)

Chart affected. No. 3611, Plan of Telok Betong. Publications. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 425; Revised Supplement, 1913. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 62.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal, København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig al bestyrelse Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

— Samui afg. Le Havre 29./3. hjemg. — Annam pass. Gibraltar 28./3. hjemg. — Cathay pass. Perim 23./3. udg. — Kina pass. Dungeness 22./3. udg. — Fionia pass. Cap Roca 30./3. udg. — Selandia afg. Colombo 27./3. udg. — Arabien afg. Hongkong 28./3. udg. — Bintang afg. Portland 21./3. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 29./3. hjemg.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, pass. Sagres 28./3. for Valencia. — Nordsøen, Lund, afg. Torreveja 30./3. til Cartagena. — Nexos, Basse, afg. Tynen 27./3. til Soller. — Ellen, Thoft, ank. Faskrudsfjord 27./3. — Fylla, Winslow, ank. Marseille 29./3. — Gerda, Iversen, ank. Passages 27./3. — Hebe, Gregersen, pass. Peniche 28./3. for Hamburg. — Inger, Skou, afg. Blyth 27./3. til Motril. — Johanne, Mikkelsen, afg. Valencia 27./3. til Malaga. — Karla, Nielsen, ank. Garrucha 29./3. — Laura, Thøgersen, afg. Kjøbenhavn 29./3. til Nantes. — Marie, Nielsen, ank. Vinuroz 28./3. — Nora, Lauritsen, ank. Kjøbenhavn 26./3. — Cito, Jepsen, pass. Durness 29./3. for Belfast. — Stella, Schiff, pass. Dunge Ness 29./3. for Hamburg. — Bodil, Jensen, ank. Stolpmünde 28./3. — Dagmar, Sørensen, ank. Bordeaux 30./3. — Nerma, Degn, ank. Malmö 31./3. — Thyra, Jessen, afg. Hamburg 29./3. til Rochefort. — Olga, Christensen, afg. Palma 26./3. til Burriana. — Polly, Mathiasen, ank. Fowey 27./3. — Rigmor, Thomsen, ank. Nantes 29./3. — Ulla, Hansen, ank. Cardiff 28./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tyne Dock 28./3. — Martha, Christensen, ank. Tyne Dock 29./3. — Elna, Rathje, ank. Tynen 27./3. — Thorese, Pedersen, afg. Blyth 23./3. — Harriet, Larsen, ank. Marseille 28./3. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 26./3. — Simone, Møller, afg. St. Tropes 30./3. — Jeanne, Olsen, afg. Burntisland 17./3. — Vera, Riso, afg. Tyne Dock 24./3. — Daisy, Jørgensen, afg. Oran 31./3. — Annine, Leth, afg. Susse 26./3. — Kamilla, Löffler, ank. North Shields 23./3. — Betty, Lagesen, afg. Susse 28./3.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Ibiza 23./3. — Nelly, Clausen, afg. Island 25./3. til Kjøbenhavn. — Alexy, Sørensen, ank. Fukse 31./3. — Dagny, Clausen, pass. Sagres 26./3. for Aarhus. — Mary, Duhn, ank. Vianna de Castillo 28./3.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Grangemouth 24./3. — Sara, Jensen, afg. Air 27./3. — Helene, Sørensen, ank. Trapani 31./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Neufahrwasser 31./3. — Valborg, Hansen, afg. Trapani 16./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 31./3. — Estrid, Hansen, ank. Stettin 30./3. — Agnete, Dam, afg. Bordeaux 27./3. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 30./3. — Hermia, Farup, ank. Warnemünde 31./3. — Alise, Jørgensen, ank. Immingham 31./3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Newcastle 31./3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Königsberg 31./3. — Svend, Schmidt, ank. Grimsby 29./9. — Urania, Clausen, afg. Neapel 30./3.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Bruges 29./3. — Europa, Friis, afg. Brügg 28./3. — Frankrig, Nielsen, ank. Baens del Toro 8./3. — Tyskland, Danstrup, afg. Jacksonville 17./3.

Dampskibsselskabet af 1811. Edna, C. Clausen, ank. Grao 30./3. Alf, N. Clausen, afg. Tynen 31./3.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Progresso 25./3.

Nordsøen. Norland, Andersen, afg. Hull 31./3. — Holland, Poulsen, ank. Blyth 27./3. — England, Bennetsen, afg. Stettin 26./3.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Aarhus 30./3. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Stockholm 30./3. — Nordpol, Nielsen, ank. Kiel 30./3.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Reval 27./3. — Fyen, Nielsen, ank. Libau 29./3.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Riga 27./3. — Anna Mærsk ank. Windau 26./3. — Chassie Mærsk ank. Grangemouth 29./3. — Eleonora, Mærsk ank. Hull 29./3. — Hulda Mærsk ank. Rotterdam 30./3. — Laura Mærsk ank. La Falmise 13./3. — Lona Mærsk pass. Hanstholm 29./3. — Peter Mærsk pass. Helsingør 29./3. — Sally Mærsk ank. Folonica 15./3.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Kiel 30./3. — Gullfaxe, Faber, ank. Hamburg 30./3. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Korsør 29./3. — Rimfaxe, Weichardt, ank. West Hartlepool 30./3.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Tangier 27./3. — London, Larsen, ank. Oran 26./3. — Paris, Andersen, afg. Seaham 25./3. til Karrebaksmunde. — Brüssel, Kaas, afg. Bathurst 25./3. til Bremen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 20./3. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Cardiff 27./3. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 13./3. til Bremen.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Poole 28./3.

Thuro. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Rostock 31./3.

Ero. Enigheden, Jensen, ank. Fredericia 30./3. — Energi, Jensen, ank. West Hartlepool 30./3. — Erindring, Nielsen, ank. Nakskov 25./3. — Emanuel, Svane, ank. Wisnar 28./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Gefion, Lund, Portsmouth 25./3. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Sunderland 26./3. — Fortuna, Jørgensen, ank. Fowey 25./3. — Capella, Hansen, ank. Stockton on Tees 27./3. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Caen 24./3. — Clytia, Jensen, ank. Kristiansand 25./3. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Kragero 24./3. — Elise, Andreassen, ank. Lillesand 24./3. — Danmark, Husfeldt, ank. Dunkerque 25./3. — Maagen, Jensen, ank. Mariager Fjord 24./3. — Leif, Andersen, ank. Mariager Fjord 24./3. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Southampton 27./3. — Concordia, Müller, ank. Rotterdam 28./3. — Helge, Nielsen, ank. Dover 29./3. — Hejmdal, Hansen, ank. Fowey 30./3. — Zenitha, Jensen, ank. Swansea 29./3. — Standard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn Red 28./3. — Neptunus, Nielsen, ank. Stettin 30./3. — Valborg, Rasmussen, ank. Blyth 30./3. — Olga, Rasmussen, ank. Teignmouth 30./3. — Ragnhild, Wilde, ank. Dunkerque 28./3. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Middlebro 29./3. — I. Koføed, Andersen, ank. Egersund 30./3. — Marie, Nielsen, ank. Plymouth 30./3. — Anna, Fisker, ank. Stettin 30./3. — Meta, Møller, ank. Southampton 28./3. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Allon 26./3. — Ane, Jørgensen, ank. Pontreux 28./5. — Aetiv, Mouritzen, ank. Fauersham 28./3. — Lauritz, Dam, ank. Plymouth 29./3. — Gæa, Petersen, ank. Torquay 30./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Kristiania 31./3. — Martin Nisson, Jensen, ank. Pontreux 30./3. — Vesta, Poulsen, ank. Halmstad 31./3. — Adolf, Jensen, ank. Åhus 31./3.

Ero. Vigilandt, Jacobsen, ank. Dysart 23./3. — Hertha, Krull, ank. Halmstad 24./3. — Malfridur, Hansen, ank. Stralsund 24./3. — Marie, Hansen, ank. Stralsund 24./3. — Adele, Weber, ank. Stralsund 24./3. — De 3 Søskende, Bager, ank. Kjøbenhavn 23./3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Aarhus 24./3. — Gloria, Kromann, ank. Libau 24./3. — Vaga, Petersen, ank. Aarhus 24./3. — Marstal, Hansen, ank. Stralsund 24./3. — Solon, Eriksen, ank. Stolpmünde 25./3. — Hydra, Christensen, ank. Montrose 25./3. — Arken, Andersen, ank. Kolberg 25./3. — Dane, Boye, afg. Deal 26./3. til St. Andrews Bay. — Enigheden, Friis, ank. Kjøbenhavn 25./3. — Bertha, Madsen, ank. Danzig 27./3. — Vaga, Ohlsen, ank. Burntisland 27./3. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 27./3. — Freya, Nielsen, ank. Gr. Yarmouth 27./3. — H. C. Christensen, Frederiksen, pass. Montevideo 27./3. p. R. t. Colon. — Christiane, Petersen, ank. Trawemünde 27./3. — Norden, Rasmussen, ank. Nordstrand 27./3. — Amalia, Andersen, ank. Wismar 28./3. — Christian, Fabricius, er afg. Bøge til Aalborg. — Husavik, Hansen, afg. Kjøbenhavn 26./3. til Grangemouth. — Arietis, Andersen, ank. Halmstad 29./3. — J. Koføed, Andersen, ank. Egersund 30./3. — Johanne, Jørgensen, ank. Ramsgate 29./3. — Saga, Olsen, ank. Ferrol 29./3. — Abba, Petersen, ank. Hesnæs 29./3. — Ami, Albertsen, ank. Grangemouth 28./3. — Duen, Hay, ank. Romø 29./3. — Adjutor, Kock, ank. Danzig 28./3. — Bien, Petersen, ank. Danzig 29./3. — Inverurie, Friis, ank. Swinemünde 30./3. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 30./3. — Sejerskransen, Friis, ank. Fowey 28./3. — A. H. Friis, Jonassen, ank. Pwllhely.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. April 1914. — Soforhør. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for April Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas .hos samtlige Provlanteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Orion“

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1913 udbetales Udbytte for 1913 med 12 pCt., paa Halvaarsaktierne 6 pCt. paa Selskabets Kontor, Poul Ankersgade 2. Kjøbenhavn, den 31. Marts 1914.

P. B. V.

C. P. Jensen.

Aktieselskabet
Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholder sin ordentlige Generalforsamling Torsdag den 16. April først. Kl. 3 Eftm. paa Børsen (Indgang under Rampen) med følgende

Dagsorden:

- 1) Beretning om Selskabets Virksomhed i 1913.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab for 1913.
- 3) Valg af to Medlemmer til Bestyrelsesraadet.
- 4) Valg af to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler til Generalforsamlingen udleveres mod behørig Legitimation indtil den 14de April inkl. paa Aktieselskabets Kontor, Børsen, hvor Aarsregnskabet fra den 8de April ligger til Eftersyn for Aktionærerne.

Kjøbenhavn, den 30te Marts 1914.

Bestyrelsen.

Jern-Skrue-Dampskibet „RIIS SKOV“

dr. 28,31 Brutto, 11,79 Netto Register Tons, Comp. Maskine 40 HK., hidtil benyttet til Passagerfart paa Aarhusbugten, sælges billigt som Følge af Rederiets Likvidation.

Carl v. d. Hude,
AARHUS.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin årlige Generalforsamling Tirsdagen den 7. April Kl. 3 Ny Toldbodgade Nr. 3 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1914.

Bestyrelsen.

LANDMANDSBANKEN

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

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

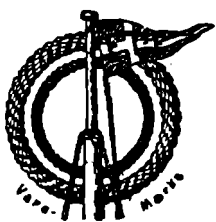
Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt- kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76 Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. **Faaborg.** Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophallingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

Hill-Madsen

Smede & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5289. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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“

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
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 Provinnsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristiansgade 1.

Kongelige Søassurance.

124, 1024 & 10124.

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

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

Copensuro

48

Fjerde Søforsikringselskab lim.
i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 256 og 10756.

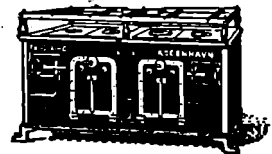
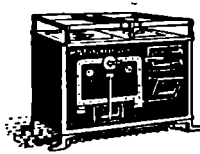
N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



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

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159
Havnegade 28, Aarhus

Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Befjening.

Slagterforeningen „JØMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer til Skibsproviantering.
Hurtig og reel Befjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibaarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og Speditør

Gent, Belgien.

P. Augustinus,

Blikkenslager & Kobbersmed.

Tlf. 1960 **Odense.** Tlf. 1960

Alt Skibsarbejde udføres.
Leverandør til D. F. D. S. med flere.

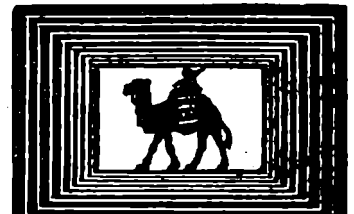
Telefon **SKIBE** Telfr.-Adr. 5430. „Freights“

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mönsted A/s
OMA
Plante Margarine

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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Bilkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland).

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

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 & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilagerer. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentlins ENG.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^{Al}/_S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Telegramadr.

„Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt Herreekvipering paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltrandstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesterangade, Aalborg.

Metaltøberl.

Spec.: Skibsarbejde.

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.

Stort Lager af færdigviede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{H/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FAH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

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 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 faaa 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.

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 Breddæ 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“.

Motorfløjter • Dampfløjter

**Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.**

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fårteøj, og som da kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Rådighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

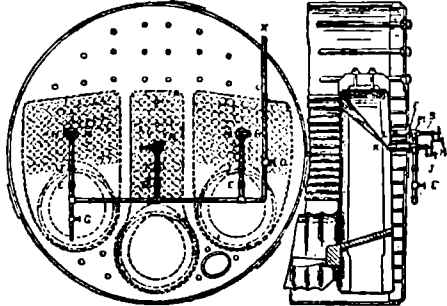
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Onsdag den 8. April 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Bøser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Ringkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-20.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073



¶ 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.: Toldbodvej 7. Moz.	Compositioner	A/s DANSK FARVEFABRIK	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
	Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	(SYSTEM HOLZAPFEL)	
	• • Leverandør til Flaaden • •	Indregistreret Varemærke	• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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

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

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER HAM

etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEAILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

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“.

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.

Specialløst: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overflade-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.

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.**

Officielle Bekendtgørelser.

Normaluret ved Nicolaj Taarn

i Kjøbenhavn vil blive nedtaget den 14de d. M. Uret vil snarest muligt blive genopstillet i Vestibulen i Havnevæsenets Administrationsbygning paa nordre Toldbod.

Handelsministeriet

i April 1914.

Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, bygget 1905 af Eg. Br. 24 og Netto 16 Tons, laster c. 47 Tons d.w., 20 HK. „Avance“ Motor.

Nærmere ved

C. MØLLER, „Dania“, Hobro.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøtergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonvæk

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Det reviderede Regnskab for 1913, for hvilket der gaves Decharge.

2. Aarsberetningen for 1913.

3. Til Repræsentationens Næstformand for de kommende to Aar genvalgte Direktør A. O. Andersen, til Medlemmer af Forretningsudvalget Direktør N. Høst og Maskinmester Oscar Mortensen, til Repræsentationens juridiske Medlem for de kommende tre Aar Professor, Dr. jur. V. Bentzon, til Revisorer Kasserer Alf. Andresen og Grosserer J. L. Schouboe.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Valg af et Medlem til Danmarks Delegation ved de fortsatte internationale Søretskonferencer i Brüssel, i Stedet for Direktør N. Høst, der har ønsket sig fritaget for det paagældende Hverv. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af et af »The Trinity House« udarbejdet, til »Board of Trade« til Stadfæstelse indleveret Udkast til en Tarif for de Lodsgebyrer, der vil være at opkræve i Londons Lodsdistrikt. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende en paatænkt Uddykning af Drogden. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Nuevitas under det kgl. Konsulat i Havana. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Bodo. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

9. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Mandal. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

10. Skrivelse fra Samme angaaende Maaling af Skibe, der passerer Panamakanalen. 1. Behandling.

11. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Erklæring fra Rigas Børskomiteé angaaende Adressekommissionen.

12. Skrivelse fra Samme med Beretning fra Arhangelsk angaaende Havnedampskibet »Lebedin« og Taksterne for dets Benyttelse til Bugsering.

13. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med statistiske Oplysninger om Skibsfarten paa Storbritannien og Irland.

14. Eksempler af »Rigaer Börsenblatt« for 4. Marts 1914 angaaende Isbryderen »Peters des Grossen« Virksomhed.

Kjøbenhavn, den 8. April 1914.

Dampere »Oklahoma«s Undergang. Bladet »Journal of Commerce« i New York meddeler, at den retslige Undersøgelse, som er sket i Anledning af »Oklahoma«s Undergang den 4. Januar d. A., hvorved 26 Mennesker mistede Livet, har godtgjort, at Skibet var i god og sødygtig Stand og tilstrækkelig udrustet og bemannet.

I Søforhøret hedder det: Olje-Tank-Dampere »Oklahoma« maalte 5.853 Brutto Tons og var bygget i Camden (N. J.) i 1908. Dens Længde var 419 Fod, Bredde 55,2 Fod og Dybde 28,8 Fod. Skibet afgik fra New York den 3. Januar, delvis i Ballast, bestemt til en Oljehavn i Teksas. Ved dets Afgang blæste det en stærk Storm fra Nordost, hvis Hastighed var fra 60 til 80 Sømil, dog havde det ikke blæst længe nok til at rejse nogen meget høj Sø. Forskellige andre Dampere, som gik til Søs omtrent samtidig, har fuldført deres Rejser uden Uheld.

Om Morgenen den 4. Januar, da »Oklahoma« laa

med Forstævnen op imod Søen og med Maskinen gaaende langsomt, brækkede Dampere pludselig over uden noget Varsel, omtrent paa Midten, saaledes at de to Dele af den øjeblikkelig skiltes ad. Det synes som om Skibet i det Øjeblik Brudtet fandt Sted, indtog den mest risikørlige Stilling, idet For- og Agterskibet blev løftet op af høje Søer, saaledes at Skibets Midterpart pludselig befandt sig over en Bølgedal og var berøvet sin Opdrift her.

Det synes ogsaa som om Skibet ikke fik Søen ret for ind, men lidt paa Bagbords Bø, hvad der forarsagede en Sidebevægelse, som nødvendigvis blev følt haardt midtskibs, hvor Skibet ikke blev baaret af Vandet, hvorfor det brækkede over paa dette Sted.

Tilflugtssteder for Skibbrudne paa Islands Sydkyst. Af Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til Den Islandske Lods, som nylig er udgivet af Søkort-Arkivet, fremgaar det, at der nu findes flere Tilflugtssteder for Skibbrudne paa Islands Sydkyst. I Efteraaret 1912 er der ved Konsul D. Thomsen's Foranstaltning blevet opført en Tilflugtshytte for Skibbrudne paa Ingolfshøfði. Den er bygget af Sten, udvendig beklædt med Græstørv. Taget er klædt med Bølgeblik. I Hytten findes Konserver, Brød, Sukker, Kaffe, Kopper, Petroleumsapparat, Petroleum, Kedel, Flag og Liner. Hytten ved Ingolfshøfði er det østligste af tre Tilflugtshuse. Det vestligste er ved Mafabot og imellem disse to findes et tredje Tilflugtshus i Nærheden af Hvalsiki. Afstanden mellem de to yderste af disse Huse er c. 28 Sømil. Tilflugtshuset ved Mafabot er hvidt med et rødt Kors paa hver Side. I det er der Køjplads til 12 Mand, endvidere findes der Klæder, Sengeklæder, Proviant, Kul, Medicin m. m. til Brug for Skibbrudne som søger Ly i Huset eller forsøger at naa Gaardene Sydri-Steinsmyri eller Sjøttabot. Kort med tilhørende Brugsanvisning, affattet paa fem forskellige Sprog findes i Huset, og mellem Gaardene og Sømærket ved Mafabot er der anbragt rød-hvide Vejviserpæle. Paa to af disse Pæle Vest for Skaptarós og paa to af Pælene Øst for Beidiós findes Kasser, i hvilke der ligger Kort og Vejledning for Skibbrudne. Lagunafløbene mellem Ingolfshøfði og Hvalsiki kan kun passeres ved Lavvande og ét af disse Afløb. Hovedudløbet for Skeidará, vil aldrig kunne passeres uden Baad. Dette Hovedudløb skifter jævnligt. Naar derfor en skibbruden Besætning kommer i Land paa den østlige Del af Skeidarásandr, vil det være rigtigst at forsøge at naa Ingolfshøfði.

Fra The Baltic and White Sea Conference har vi modtaget følgende:

Russisk Adresse-Kommission. I »Riga Börsen Blatt« for 17. Marts d. A. offentliggør Børs-Komiteen i Riga følgende Erklæring:

»Rederforeningen »The Baltic and White Sea Conference« har for nogen Tid siden ved en Artikel i Foreningens maanedlige Cirkulære søgt at bibringe Rederne den Tro, at den Adresse-Kommission, som bliver paalagt Skibe i russiske Havne, hviler paa en ulovlig Grund.

Børs-Komiteen i Riga føler sig derfor kaldet til at erklære, at Rigas Børs-Regler fremdeles, uforandret er i Kraft, selv efter Mødet i Handelsministeriet i St. Petersburg den 15. Maj 1913.

Da denne Erklæring er kommet vidt omkring og synes beregnet paa at vildlede Rederne, kan det meddeles, at de Meddelelser, som Konferencens Kontor har modtaget fra autentisk Side i Rusland, ikke stemmer med ovennævnte Erklæring. Konferencen har tværtimod Meddelelse om at lignende Instruktioner, som den, der er blevet tilsendt Børs-Komiteerne i Libau og Windau, og som gaar ud paa at forbyde disse for Fremtiden at paalægge tvungen Adresse-Kommission, ogsaa af det russiske Handelsministerium er blevet sendt til alle andre russiske Børs-Komiteer, der under ogsaa til Riga.

Den tvungne Paalægning af Adresse-Kommissionen i Henhold til de saakaldte Børs-Regler er derfor for Fremtiden et ulovligt Paalæg, der maa henvises til Retten. Da Konferencen véd, at dette vil ske, vil Børs-Komiteen faa Lejlighed til at faa sin Sag prøvet.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Paa et den 28. f. M. afholdt Møde til Behandling af Regnskabet for 1913 besluttede Bestyrelsen for Aktieselskabet Det dansk-russiske Dampskibsselskab, at Aarets Nettooverskud, der, efter at Surveys til et Beløb af Kr. 81,632.34 er afholdt af Driften, andrager Kr. 1,817,376.95, at henlægge vedtægtsmæssig Kr. 138,021.65 til Skibenes Amortisationsfond og afskrive Kr. 1,061,419.77 paa Tabssaldoen fra 1907 samt udbetale 5 pCt. i Dividende til Aktionærerne.

Det syvende nordiske Søfartsmøde. Arbejdskomiteen for »det syvende nordiske Søfartsmøde«, der afholdes i Malmö i Dagene fra 27.—29. Juli d. A., erindrer om, at Anmeldelse om Foredrag paa Mødet maa indsendes senest inden den 15. ds. til Direktør, Kaptajn V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Forhyringsvæsnel. Under 19. f. M. er den for D. C. C. Sommer den 29. December 1899 udfærdigede Bevilling som Forhyringsagent i Kjøbenhavn i Overensstemmelse med hans Begæring tilbagekaldt fra Udgangen af Marts Maaned, hvorhos Ministeriet for Handel og Søfart har meddelt fhv. Skibsfører P. A. Poulsen af Kjøbenhavn Konstitution til indtil videre at udøve Virksomhed som Forhyringsagent i Kjøbenhavn fra 1. ds.

Konsulatvæsnel. Den 23. Januar har Udenrigsministeriet ansat Grosserer D. A. L. Ø. Johnson af Kristiansund som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Trondhjem.

Den 20. Februar har Udenrigsministeriet ansat G. A. Smith af Trelleborg som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Malmö.

Den 27. Marts er ulønnet dansk Konsul i Saigon, L. Stang efter Ansøgning blevet afskediget i Naade.

En Tvist om Bjergeløn. Dampskibet »Regulus« af Kragerø, der var paa Rejse fra Swansea til Aarhus med en Ladning Kul, kom den 22de Januar 1912 om Formiddagen i en Snetykning og Taage fast paa Læsø Nordvestrev. Skibets Kaptajn troede at kunne komme løs ved egen Hjælp, men det viste sig ugørligt, og et Par af Svitsers Bjergningsdampere traadte da til. Der slæbtes og mudredes, og først den 23de Januar om Eftermiddagen kom »Regulus« flod.

Bjergelønnen blev ved Frederikshavns Soret sat til 16.000 Kr. Overretten i Viborg nedsatte Beløbet til 12.000 Kr. Højesteret satte alter Beløbet til 16.000 Kr.

(Berl. Tid.)

orskibe.

I en ledende Artikel skriver »Shipp. Gaz.« den 10. Marts: »Skibsredere vil med særlig Interesse bemærke Det østasiatiske Kompagnis Aarsberetning, da dette kombinerede Handels- og Søfartsselskab, i Kjøbenhavn ejer Verdens største Flaade af søgaende Motorskibe. Det

er i Virkeligheden en Pioner med Hensyn til Brugen af Motorer i oversøisk Fart. Det vigtigste og mest slaaende Træk i Beretningen er den Kendsgerning, at Selskabets Motorskibe har arbejdet tilfredsstillende i enhver Henseende og har indsejlet betydeligt større Nettooverskud end dets Dampskibe. Dette glimrende Resultat er baseret paa en Flaade af femten Skibe, af hvilke fire — og det de største — er Motorskibe. Det meddeles, at fem Motorskibe vil blive afleveret til Selskabet i Løbet af indeværende Aar og tre af dets Dampskibe vil blive omdannet til Motorskibe. Om ikke ret længe vil Selskabet eje tolv Motorskibe, ét Sejlskib med Hjælpemotor og elleve Dampskibe. Det vil være en bemærkelsesværdig Begivenhed i Søfartens Historie, naar Motorskibene i saa stor en Flaade, som Det østasiatiske Kompagnis, bliver de overvejende. Antallet alene belyser dog ikke fuldt ud Situationen. Tonnagen er den, der har mest Betydning, og her viser en lille Beregning, at naar Selskabets Program er blevet gennemført, vil Dampskibene udgøre en forholdsvis lille Del. Lader man Sejlskibet ude af Betragtning, viser det sig, at Brutto-Tonnagen af de tolv Motorskibe vil udgøre 55,800 Tons og af de elleve Dampskibe 41,400 Tons. Det maa være en fast Overbevisning om, at Motorskibet er Fremtidens Skib, som denne Tillid er bygget paa. Samtidig kan det jo ikke nægtes, at en hel Del af de Ruter, som Selskabet betjener, har en heldig Beliggenhed for Forsyning med forholdsvis billig Olje. Dette er sikkert nok en vigtig Omstændighed, hvad Det østasiatiske Kompagni vist heller ikke vil benægte, men den Kendsgerning, at Selskabet er heldigt stillet i denne Henseende kan dog ikke forringe det Mod. det har vist, ved at gaa over til den ny Skibstype efter saa stor en Maalestok.

Det Sejlskib som Selskabet vil bygge, faar som nævnt en Hjælpemotor, dets Bæreevne vil blive lidt over 5,000 Tons d. w. og det vil faa et tilstrækkeligt stort Sejlareal til at sikre det en god Fart i Vind-Zonerne, medens dets 600 Hk.s Dieselmotor antages at ville kunne give det c. 7 Knobs Fart i de stille Bælter. Denne Ide er ikke ny, der findes et fransk Sejlskib, »France«, med Hjælpemaskine og der findes andre. Men Pointet med Hensyn til Det østasiatiske Kompagnis Skib er, at det synes at være det første Skib med Hjælpemaskine, som netop bliver bygget med den Hensigt for Øje at tjene til Uddannelse af Officerer og Besætning. Da en stor Del af disse Folk rimeligvis vil finde Ansættelse i Selskabets Motorskibe, synes Planen vel overvejet, selv om Skibe med Hjælpemaskine ikke har mange Venner.

Literatur.

Nordiske Domme i Søfartsanliggender,

udgivet af Nordisk Skibsrederforening ved Bestyrer J. Jantzen under Medvirkning af Hofrättsnotarien Hugo Ocklind, Stockholm, og Cand. jur. Aage de Fine Licht, Kjøbenhavn, Aargang XIV. 1913, foreligger nu. Denne Haandbog, der er uundværlig for alle, som har med Søfartsforhold at gøre, indeholder en Række Artikler angaaende aktuelle Emner vedrørende Skibsfarten, bl. a. Fastsættelse af Bjergeløn særskilt for Skib og Ladning, af Dispatcher Viggo Middelbo. Lidt fra en engelsk Behandling af Soretssager, af Overretssagfører K. Wiiese. »Commission is due on signing this charter-party«, af Advokat Otto R. Rød. Den saakaldte Tilbagetrækningsret (right of withdrawal), af Bestyrer J. Jantzen. Om Fordeling af Fragten Bidrag til almindeligt Havari, af Dispatcher P. Hasselrot m. fl. Om Ansvar for Skade paa Ladningen, naar Skibet gaar i Timecharter, af Højesteretsadvokat K. Schönning. Benyttelse af Dækslast som Brændsel, Assurandørernes Ansvar, af Advokat Bredal m. fl.

Den store Samling af Domme. afsagt i de tre nordiske Riger, angaar Aktietegning, Ansvar for Skade paa Person og Tab af Menneskeliv, Assurance, Befragtning, Beskadiget og tabt Last, Bjergning, Fragtbetaling, Havarigras, Hyre-spørgsmaal, Kollision, Konnossementsansvar, Lastning og Losning, Overliggedagsspørgsmaal, Søpant, Tidsbefragtning m. m. Bogen indeholder et nøjagtigt Sagregister, der gør det let at finde de Spørgsmaal, om hvilke man ønsker Oplysning.

Den Indvending fremsættes undertiden af Redere og andre, at deres Tid ikke tillader dem at gennemlæse disse Domme, men hertil kan bemærkes, at det ingenlunde er Meningen, at hver enkelt Dom skal gennemlæses, men at Redere og andre Interesserede skal have Samlingen ved Haanden som en nyttig Vejledning, i hvilken de ved Hjælp af de indførte Register let kan finde Domme angaaende saadanne Spørgsmaal, som maatte forekomme i deres Praksis.

Samlingen koster i Abonnement paa Posthusene Kr. 6 plus Porto og naar Aargangen er afsluttet, kan den erholdes indbundet for Kr. 7.25 plus Porto.

Af Samlingen, som begyndte at udkomme i Aaret 1900, kan tidligere Aargange erholdes ved Henvendelse til Nordisk Skibsrederforenings Kontor, Drammensvejen 31, Kristiania.

Fragtmarkedet.

Det eneste Lyspunkt i Ugens Løb er, at Raterne fra River Plate bedrede sig noget (6 d. à 1/), idet Begæret efter Tonnage blev større, særlig for Baade paa c. 4,000—4,500 Tons, for hvilken Størrelse der betalles mest. Fra U. S. er Situationen nærmest uforandret; der er ikke mange Ordre, men disponibel Tonnage er til Gengæld heller ikke rigelig. I andre Retninger var Tønnen mat, og saavel Sortehavet som Østen er lavere. Herhjemme omkring er Forretningen slæbende, og de sidst betalte Rater opretholdes kun med Vanskelighed. Kulfragter til Østersøen er knappe og »Stem« vanskelig at skaffe. Der betalles sidst bl. a. som følger:

Østern. Erts Port Pirie 21/6 Antwerpen. 15. Maj—15. Juni. Ris Saigon 19/6 én Havn Frankrig, prompt. 20/ pr. Juni. 21/ pr. Juli. Akyab 18/6 Antwerpen pr. 2den Halvdel April. Bombay 13/6 à 14/ Dødvægtbasis to Havne U. K. eller Kontinentet. (Frankrig undtagen), prompt.

Sortehavet etc. Korn (større Baade) Kherson, Nikolajeff, Odessa eller Novorossisk 6/6 à 6/9 Rotterdam, 6/9 à 7/ Antwerpen, Emden eller Weseren, 7/ à 7/3 Hamburg. 3 d. mindre Byg, mindre Baade fra Sulina 7/6 à 7/9 N. C. eller »any« 8/ à 8/3 Hamburg; Azow (større Baade) Basis 7/3 à 7/6 Rotterdam, 3 d. mindre Byg mindre Baade 8/3 Weseren, 8/9 Hamburg, alt pr. prompt. Erts Poti 8/3 Rotterdam, 8/6 Antwerpen (6,000 med 600/600 daglig), 9/9 Fleetwood, 10/6 Roulogne; 9/ Batoum/Garston (4,000), April og Juli.

Middelhavet etc. Fosfat 6/6 Sfax/Bremen, 7/ Stettin, prompt. Erts 4/ Algier/Cardiff (4,000), 5/ Carthage/Middlesbro, 4/9 Rotterdam (4,000), 5/3 Venedig/Rotterdam (4,500 med 600/600 daglig), 6/6 Huelva/Swansea (1,800), 7/ Ghent (1,700). Fra Bilbao 4/3 Glasgow (2,100), 3/10 1/2 à 4/1 1/2 Middlesbro (4,000), 4/ Newport (1,500).

Nordamerika. Planker fra Bay of Foundy 35/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, April—Maj, Korn Portland (Me.) 1/9 Avonmouth eller Rotterdam, April, Tømmer fra Golfen 75/ London eller Tyne (1,150 Stds.), 90/ Rochefort og St. Nazaire (1,000), April—Maj, Timecharter 5/6 Dødvægt, Levering nordlig U. S. Havn, Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 14/6 à 15/ O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. April (efter Baadens Størrelser), 6 d. mindre direkte Havn, Fra Buenos

Aires 10/3 O. C. (med Undtagelse af Frankrig), ingen Reduktion direkte Havn, prompt. Bahia Blanca 11/3 for tungt Korn til London eller Rotterdam, 12/9 for Havre, meget prompt.

Østersøen. Fra Riga Hfl. 10/11 D. B. til hollandsk Havn, Fres. 25 Antwerpen, 27 1/2 Rouen, 33 Bordeaux. Korn fra Libau eller Windau 8 d. Havrebasis Rotterdam, 9 d. Antwerpen, 1/1 Rouen. Kortprops Fres. 27—28 pr. Favn Windau/Ghent, Mk. 18—19 pr. Favn Pulpwood til Lübeck. Sukker Stettin/London 4/9 à 5/, Amsterdam 4/9, Rotterdam 4/3 à 4/6. Korn fra Petersborg 11 d. Hvedebasis Rotterdam pr. f. o. w.

Kulfragterne. Tynen eller Blyth 4/3 à 4/6 Windau, 3/9, Pillau (2,200), 3/10 1/2 Aalborg (1,800), 4/3 Nykjøbing F. (1,500), 4/ Neufahrwasser (1,600), 6/ Algier (3,500), 7/ à 7/3 Genua, Aleksandria eller Port Said (4,000—5,000), Firth of Forth 5/ Røkkola (1,500), 4/4 1/2 Rendsborg (1,350), 4/3 à 4/4 1/2 Aalborg (1,250), 5/9 Nykjøbing M. (700), Cardiff eller Newport 4/9 Kronstadt, 4/4 1/2 Kjøbenhavn (2,100), Fres. 5,00 Bordeaux (2,400), 7,50 Algier (4,700), 8,25 Marseille (6,200), 7/3 à 7/6 Genua eller Savona (4,300), 7/3 Port Said (5,000), 7/6 Aleksandria (5,000), 7/ Neapel (6,200), 8/ Cagliari (2,200), 8/ Venedig (7,000), 9/9 Sierra Leone (2,500), 6/10 1/2 Las Palmas eller Teneriffa (2,500), 12/6 Montevideo (5,000), 14/ River Plate (3,400).

(Skrevet den 6. April 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ingen Forandring fra sidste Indberetning. Markedet er uden Liv, saa at det er vanskelig at placere den endnu fragtløse Tonnage, hvoraf en Del endnu er ubefragtet for første Rejse, og fra Østersøhavne er der kun faa Laster for f. o. w. Afskibning.

Kornlaster gives ikke vel nærmest begrundet i dalende Priser. Is- og Trælaster fra Østnorge er vedvarende nominelle, saa at der kun gøres ganske faa Befragtninger for de til norske Havne bestemte Skibe. For Østersøen og Bottenhavet ligger Markedet fremdeles fast til uforandrede Rater.

Returfragter Vest fra er paa Grund af Strejke i Østengland yderligere forværret paa den Kyst, medens der er forskellige Fragter noteret fra Firth of Forth til Østnorge samt ganske enkelte til danske Havne. Clayfragter holder sig uforandrede, men Tønnen er vedvarende lang.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet i all væsentligt uforandret; fra Nordtyskland sluttedes bl. a. Rug fra Rügenwalde 4 3/4 M., Colberg 5 M., Greifswald 4 1/2 M., Lauterbach/Aalborg 5 M.; Königsberg er stadig overordentlig mat, ligesom ogsaa Danzig nu synes noget tilbageholdt; Stettin slutter til omkring 4 M. Heller ikke Sverige har noget nyt at melde, og fra Norge er det næsten ikke muligt at opnaa en Ladning Feldspath til Stettin. Danmark har ikke bedret sig i den forløbne Uge, hverken fra Provinserne eller fra Kjøbenhavn, hvortil der i Begyndelsen af Ugen kom en Del ledige, fragtsøgende Skibe: der sluttedes derfra Hvede til Odense, Vejle 14 Øre, Soyaskraa Landskrona 12 Øre, Majs til Stege 12 Øre.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Fiona

afholdt den 6. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Geltling.

Den korresponderende Reder, H. Christensen, aflagde den samme Beretning, som var afgiven for Vendula's Vedkommende.

Ligeledes aflagde han Regnskabet, der udviser et Nettooverskud paa Kr. 140,941.18.

Heraf faar Aktionærerne Kr. 31,520 eller 8 pCt., medens der til Reservofonden hentægges Kr. 109,421.18, heraf ekstraordinært Kr. 79,421.18, hvorefter den andrager Kr. 221,874.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Kaptajn S. N. Piil.

Dampskibsselskabet Gefion

har afholdt Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Skibsmægler S a s s, aflagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

De Forventninger, som vi paa vor sidste Generalforsamling nærede til Aaret 1913, maa jo nærmest siges at have holdt Stik — i hvert Fald i fuldt Maal for Aarets første 9 Måneder.

Vort Selskab blev ikke særlig afficeret af den senere indtraadte Nødgang i Fragterne, idet vi havde sikret os en Del gode Kontrakter, og vi saaledes havde lønende Beskæftigelse for saa godt som hele den resterende Del af Aaret.

Som bekendt havde vi hos Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft bestilt en ny Damp, der skulde være leveret os i Juli Måned. Desværre blev Afleveringen fra Værftet forsinket et Par Måneder. Dette var nok saa uheldigt, da Fragterne paa det Tidspunkt allerede var begyndt at dale. Værftet har imidlertid betalt den sædvanlige Mulkt for sen Levering. Vi har i dette ny Skib, som kom til at hedde »Hropatyr«, faaet et udmærket godt Aktiv, og jeg tror at kunne sige, at denne Baad vil komme til at svare god Regning.

Skibene har alle sejlet heldigt, og med Undtagelse af et Par mindre Kollisioner og Grundstødninger har vi været forskaadet for Havvarier.

Regnskabet ndviser et Fragtoverskud af Kr. 366.294 og et Nettooverskud af Kr. 301.566, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 138.000 eller 12 pCt.

Som jeg for nævnte, er 1914 kun begyndt med lave Rater, men vi har dog hidtil været i Stand til at holde vore Skibe i Fart med Undtagelse af »Gautatyr«, som vi tog hjem for delvis Oplægning og Klassifikation.

Do Fragter, der hidtil har været tilbndt for Laster over Sommeren, har efter vor Mening været for lave til, at man skulde sikre sig dem, saa med Undtagelse af nogle ganske enkelte Ladninger har vi intet sluttet i Forvejen.

Jeg mener dog, at Forholdene efterhaanden maa forandre sig en hel Del til det bedre, idet det nu synes, som om Lasterne kommer frem i rigeligere Mængde.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Overingeniør Holtermann og Grosserer Emil Hertz.

Dampskibsselskabet Myren

har afholdt Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Skibsmægler S a s s, aflagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

For vort Selskabs Vedkommando er der kun Grund til at være tilfreds med 1913, idet vi i god Tid havde fragtet saa godt som alle Skibene til anstændige Rater, saaledes at vort Nettooverskud i 1913 med 6 Skibe kun er c. Kr. 30.000 mindre end i 1912, hvor vi til Oktober Måned havde 7 Skibe, altsaa omtrent det samme Resultat.

Vort Selskab er jo derved blevet ndmærket konsolideret, og som det vil ses af Regnskabet er vor Reservefonds-Konto nu oppe paa Kr. 500.000. I Følge Lovene skal der ikke henlægges mere end Halvdelen af Aktiekapitalen, saaledes at vi fremtidig vil kunne begynde paa Afskrivning af Skibenes bogførte Værdier.

Regnskabet ndviser et Fragtoverskud af Kr. 425.241 og et Nettooverskud af Kr. 342.882, hvoraf Aktionærerne faar Kr. 77.360 eller 8 pCt.

Hvorledes det Aar, vi nu er inde i, vil blive, er meget vanskeligt at sige. Desværre er Fragterne i Øjeblikket lave, og som Folge deraf har vi bestemt os til at oplægge et Par af vore ældre Baade, thi Østersøen, hvor disse Baade jo hovedsagelig skal beskæftiges, er saa godt som fri for Kornlaster, og da der ellers ikke er stort andet at sejle med end Knl. og man paa denne Aarstid, med de hyndt herskende vestlige Storme, kan blive udsat for ret store Ophold paa Rejsen, kan Tabet let blive meget større end ved at lægge Skibene op.

Det maa jo ikke glemmes, at al Ting er blevet dyrere, saavel Hyre og Kost som Arbejdspenge rundt omkring paa de forskellige Pladser, saaledes at man nu behøver en forholdsvis højere Fragt for at sejle ston end for nogle faa Aar siden.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grossererne P. Lotz og Alex. Herrebørg genvalgtes som Medlemmer af Bestyrelsen.

Til Revisor i Stedet for afdøde Grosserer Rud. Schrader, hvem Skibsmægler S a s s mindedes under Forsamlingens Tilslutning, valgtes Direktør Hngo Adler.

Dampskibsselskabet Progress

afholdt den 10. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører V. S. Salomoussen.

Den korresponderende Reder, Skibsmægler S a s s, aflagde Beretning og Reguskn:

Det Aar, for hvilket Bestyrelsen i Dag skal aflægge Regnskab, blev ikke saa glimrende som det udmærkede 1912, idet den Nedgangsperiode, som vi nu er inde i, allerede tog sin Begyndelse i Fjor Efteraar. Til Gengæld havde de første Måneder af Aaret været særlig gode med rigelige Laster paa alle Markeder. Naar Efteraaret blev saa daarligt, maa det vel nærmest finde sin Aarsag i, at Korneksporten fra Rusland blev meget minimal, saaledes at den Konkurrence til Træ- og Propslaster, som Kornet giver, ikke kunde komme til Stede, af hvilken Grund Fragterne for Trælaster i den sidste Del af Aaret maatte give ikke saa lidt efter.

Vore Dampere har sejlet heldigt, og med Undtagelse af enkelte Smanhavarier har der intet været at bemærke.

Som bekendt blev Selskabets Damp »Chr. Gylstorff«, i Følge den ekstraordinære Generalforsamlings Beslutning i April Måned i Fjor, solgt til Sverig til en Pris af Kr. 240.000, hvilket vist maa betragtes som et heldigt Salg.

I Stedet for dette Skib besluttede Bestyrelsen sig til en Nybygning fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri paa c. 2350 Tons d. w. med overhødet Damp efter Schmidts System, at levere i dette Fornær. Skibet, der løb af Stablen den 14. Januar, og som vi gav Navnet »Henry Tegner« efter den kendte afdøde Grosserer og Bankdirektor, er nu færdigt. Vi haaber med dette ny Skib at have tilført Selskabet et godt og indbringende Aktiv.

Regnskabet ndviser en Indtægt af Kr. 254.099.43. Nettooverskudet Kr. 211.779.23, hvoraf Aktionærerne faar 12 pCt. eller Kr. 84.000.

Som før nævnt er Fragterne desværre langt fra tilfredsstillende i Øjeblikket. Heldigvis havde vi i Sommer sikret os nogle Laster over Vinteren, dels med Korn fra Rusland og dels med Jordnødder fra Vest-Afrika, til ret gode Fragter. For Østersø-Sæsonen har vi intet sluttet, idet Fragterne har forekommet os for lave, og vi mener, at en daarlig Fragt kan vi tidsnok sikre os. Der synes dog ude i Horisonten at kunne spores svage Tegn til en Bedring, i hvert Fald kommer der en Del flere Laster i Markedet, der forventes jo i Aar en stor Korneksport fra Argentina, saa selv om vi ikke venter, at Fragterne skal blive som i Fjor, saa tror vi dog ikke, der er Grund til at se alt for sort paa 1914.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Etatsraad Bestle og Direktør O. Hecker genvalgtes som Medlemmer af Bestyrelsen.

Etatsraad Bestle bragte Rederen en Tak for den udmærkede Ledelse af Selskabet.

Dampskibsselskabet Skjalm Hvide

har afholdt Generalforsamling. Overretssagfører V. S. Salomoussen dirigerede.

Den korresponderende Reder, Skibsmægler S a s s, aflagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

Det vil erindres, at jeg i Beretningen forrige Aar meddelte, at Aaret 1912, som ellers horte til et af de glansfuldeste, der havde været, ikke gav et saa godt Resultat for vort Selskab, som det kunde have været ventet, og Grunden hertil var den, at Selskabets største Damp »Absalon« havde været forfulgt af mange forskellige Uheld. Naar vi nu i Dag fremlægger Regnskabet for 1913, er det mig en Glæde at kunne sige, at vi har faaet fuld Revanche for det mindre gode Resultat i 1912. Dampere »Absalon« har saaledes i Aar indsejlet Kr. 124.816.57 eller c. Kr. 50.000 Kr. mere end i 1912 og »Asger Ryg« har indsejlet Kr. 50.713.41.

Som det vil ses ndviser Regnskabet et Fragtoverskud af Kr. 184.775.78 og et Nettooverskud paa Kr. 155.276.54, hvoraf foreslaas 15 pCt. til Aktionærerne eller Kr. 18.600.

Desværre er Aaret i Aar begyndt daarligt, og vi bestemte os derfor til at tage »Absalon« her hjem for at gennemgaa sin Klassifikation, idet vi saa haaber, at Forholdene har bedret sig, til den bliver færdig.

»Asger Ryg« har det derimod været os muligt vedblivende at holde i Kulfart.

A/S. Dampskibsselskabet Thuro

afholdt den 27. f. M. aarlig Generalforsamling paa Thuro. Sagfører P a n l s e n, Svendborg, valgtes som Dirigent. Forretningsføreren, Muelor H. A. H a n s e n, gav Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar samt udtalte, at Aaret begyndte med gode Fragter, der holdt sig Sommeren over, saa der sluttedes en Del gode Fragter særlig Trælaster fra Østersøen til England og Frankrig, men allerede tidlig om Efteraaret havde man Føling af Nedgang i Fragtraterne, og de sidste Måneder af Aaret, der sædvanlig er de mest indbringende, blev desværre de daarligste og Resultatet som Folge deraf ikke saa godt som forventet. Fragtraterne er stadig gaaet ned, men den forløbne Tid af dette Aar er dog forløbet godt og ikke daarligere i Resultatet end ved samme Tid i Fjor, ligesom der for Selskabets to Baade er sluttet flere Trælaster paa franske Havne til Rater, der forventes at give et tilfredsstillende Udbytte.

Regnskabet for Aaret 1913 ndviser, efter den i Lovene vedlagte Afskrivning, 5 pCt. af de bogførte Værdier Kr. 9.236.83, et Overskud af Kr. 32.895.03, der vedtoges fordelt saaledes: 15 pCt. til Aktionærerne Kr. 12.000, Kvalak til Kantainerne Kr. 1.628.20, overføres til Reservefondet Kr. 10.000 og overføres i ny Regning Kr. 9.266.33. For Regnskabet gaves Decharge.

Som Kommitterede genvalgtes de efter Tur fratredende, Chr. Bø m og R. S. H a n s e n, Thuro, og som Revisor genvalgtes Bogholder V a l d. P e t e r s e n, Svendborg.

Svendborg Søassurances Fragtforsikrings Afdeling

afholdt ordinær Generalforsamling den 21. Marts paa »Hotel Svendborg« i Svendborg.

Formanden oplyste, at Foreningen, der nu har bestaaet i 4 Aar, har for Fragttab ved Skibes Forlis, og Fragters Bidrag til Havari-grosudgifter i Havaritilfælde udbetalt i alt Kr. 20.495.57.

Det reviderede Regnskab oplæstes og godkendtes. Forslag blev stillet om at forhøje den aarlige Præmie til 40 Øre pr. Ton under Maalingsdækket, hvilket vedtoges. Til Revisorer genvalgtes Skibsleder J u l. L a r s e n og Kohmand A. E. H a n s o n, Svendborg.

(Fortættets efter »Efterr. for Søfar.«)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

631. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bugt. Afmærkn. forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 12/898. Washington 1914.)

Ved den ny N.-Kanal i Indløbet til *Galveston* Bugt, som har 9,6 m Vand, er udlagt følgende Tønder: 1) *Galveston North Channel* Lystønde 2, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., Lystønden ligger i 10 m Vand omtrent i Linien fra *Galveston* Lystønde 5 til *Bolivar Point* Fyr, 83¼° (misv. E. t. N. ¼ N.) fra *Galveston Jetty* Fyr og 157° (misv. S. t. S. ¼ S.) fra *Galveston North Jetty* Fyr. c. 29° 19' 53" N. 94° 40' 16" W. 2) *Galveston North Channel* Lystønde 4, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., Lystønden ligger i 9,1 m Vand ved Inderenden af Kanalen 222½° (misv. SW. 7/8 S.) fra *Galveston North Jetty* Fyr og 113° (misv. E. t. S. 3/8 S.) fra *Bolivar Point* Fyr.

Channel Spidstønde 4 er inddraget. *Galveston North Channel* Klokketønde 4 vil senere blive udlagt ved Siden af Lystønde Nr. 4.

632. **Colombia. Santa Marta. Fyr forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 498. London 1914.)

Fyret paa Toppen af *Morro Grande* er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15 s., Flammens Højde: 67 m. Synsvidde: 21 Sm. Fyret er ikke længere upaalideligt. 11° 15½' N. 74° 14¾' W.

633. **St. Domingo (Haiti) N.-Kyst Kap Haiti. Oplysninger.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/798. Berlin 1914.)

1) Den røde Tønde ved SE-Enden af Revet *Le Grand Mouton* er forsvundet. 2) Tønden ved NW-Enden af Revet *Le Grand Mouton* er en rustfarvet, almindelig Tønde, som ligger i 16 m Vand. 3) Tønden ved E-Enden af Revet *Mardi Gras* er en rustfarvet, almindelig Tønde, som ligger i 10 m Vand. 4) Anlægsbroen ved Toldboden er ødelagt, Resterne af Broen er under Vandet. 5) Mellem den ødelagte Bro og Toldboden findes en lille Anlægsbro for Baade. 6) Foruden Vraget af Sknernten *Pendleton Satis/acton*, som er synligt over Vandet, ligger der, c. 180 m S. for Landingsstedet ved Toldboden, Vraget af en lille Dampet, som ogsaa er synligt. Toldboden 19° 46' 15" N. 72° 12' 1" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/553 og Nr. 13/1510. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

634. **Italien W.-Kyst. Kap Argentario. Ercole. Fyr forandret.**

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 98/281. Genova 1914.)

I Maj 1914 forandres Fyret paa Fort *La Rocca* ved *Ercole* Havn til et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser hver 7 s., Lys 5 s., Mørke 2 s., Lyset er rødt N. for Pejling 285°, hvidt i Pejlinger fra 285° gennem 0° til 10°. Lysevne: 18 Sm for hvidt Lys og 13 Sm for rødt. 42° 23' 22" N. 11° 12' 49" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2545. København 1913.)

635. **Østerrig-Ungarn. Istrien W.-Kyst. Porer Skær. Signal for Skydning.**

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 12/333. Pola 1914.)

Naar der skydes fra Skydepladsen paa S.-Spidsen af *Istrien* er det internationale Signal *GO*. — De er inden for Kanoners Skudvidde, eller, De kan naaes af Kanoner (eller Batterier) — vist fra Signalstationen paa *Porer* Skær. 44° 45' 5" N. 13° 53' 5" E.

636. **Østerrig-Ungarn. Cigale. Fyr tændt.**

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 12/338. Pola 1914.)

Paa det ny Molehoved, som haves om Bagbord, naar man staar ind i Havnen, er tændt et rødt, fast, ubevogtet Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 1 Sm. Under Storme fra den NW-lige Kvadrant kan Fyret ikke tændes. 44° 31' 9" N. 14° 27' 0" E.

637. **Østerrig-Ungarn. Rocni Skær. Fyr forandret.**

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 12/342. Pola 1914.)

Fyret paa *Rocni* Skær viser grønt To-Lyn hver 6 s. i Stedet for hver 3 s. I øvrigt uforandret. 45° 43' 2" N. 15° 51' 1" E.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

At Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerika* E.-Kyst, *Afrika* W.-Kyst, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone naalig foruden Portoudgiftene. Enhelte Numre erhoides for 10 Ore paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Lengdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retninger er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

595. **Sverrig. Blekingskusten. Klotet. Klokketønde forandret.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 13/311. Stockholm 1914.)

Klotet Klokketønde har nu 2 opadvendte Koste som Topbetegnelse. 56° 00' 20" N. 15° 47' 40" E.

(Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/5. København 1914.)

596. **Sverrig. Kopperstenarne. Fyrskib atter udlagt.**

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* er *Kopperstenarne* Fyrskib atter udlagt. 58° 35' N. 19° 08½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/7. København 1914.)

597. **Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Somærker forandret.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18. Helsingfors 1914.)

Ved Søfarens Begyndelse 1914 sker følgende Forandringer:

1) Vageren *Gråberg* eller *Vändningsrennaren* i *Räjsö* Havn faar N.-lig Topbetegnelse i Stedet for E.-lig, da Revet, som den afmærker, delvis vil blive bortsprængt. 61° 36' 30" N. 21° 27' 30" E.

2) *Långgrynan* Vager med W.-lig Topbetegnelse i det indre Løb fra *Sidoby norrut* inddrages. 62° 00' 42" N. 21° 15' 50" E.

598. **Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Somærker inddraget.**

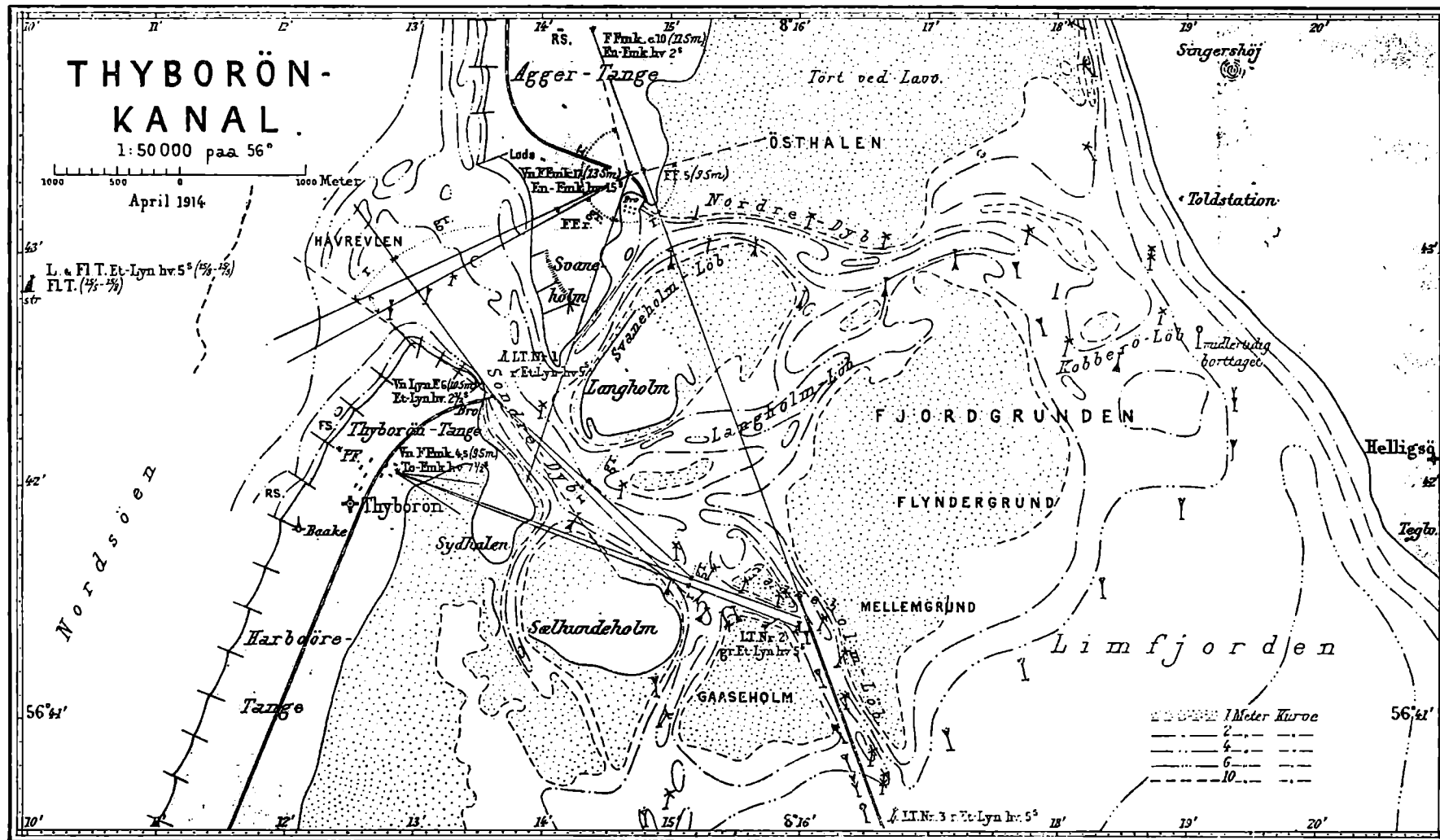
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17. Helsingfors 1914.)

Følgende Vagere er inddraget:

I. *Kuorsalo* Lødestation. 1) *Vasikkaluoto* Vager med N.-lig Topbetegnelse. 60° 26' 08" N. 27° 21' 52" E. 2) *Sorsankarinkivet* Vager med S.-lig Topbetegnelse. 60° 28' 55" N. 27° 21' 56" E. 3) *Metsäluoto* Vager med N.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 02" N. 27° 19' 58" E. 4) *Mustasaari* Vager med N.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 06" N. 27° 20' 43" E. 5) *Tiofoltsen* Vager med N.-lig Topbetegnelse. 60° 29' 58" N. 27° 21' 22" E. 6) *Kari* Vager med N.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 00" N. 27° 21' 30" E. 7) *Saukkokari* Vager med S.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 02" N. 27° 21' 35" E. 8) *Kari* Vager med E.-lig Topbetegnelse. 60° 29' 55" N. 27° 21' 36" E.

II. *Frederikshamn* Lødestation. 9) *Pakaskär* Vager med E.-lig Topbetegnelse. 60° 28' 15" N. 27° 08' 43" E.

- III. *Kotka* Lodstation. 10) *Vagvægen* med Kors. 60° 29' 07" N. 26° 58' 20" E. 11) *Musalö* Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 28' 03" N. 26° 55' 36" E.
- IV. *Aspö* Lodstation. 12) *Usamntala länsi* Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 19' 12" N. 27° 13' 10" E.
- V. *Kaunisauri* Lodstation. 13) *Herriks håll* Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 22' 30" N. 26° 43' 41" E.
- VI. *Boisö* Lodstation. 14) *Högholm* Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 23' 23" N. 26° 33' 40" E. 15) *Högholm* Vager med W-lig Topbetegnelse. 60° 22' 26" N. 26° 33' 57" E. 16) *Kungsböle* Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 22' 37" N. 26° 33' 42" E. 17) *Borvik* Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 22' 44" N. 26° 33' 59" E. 18) *Sommarrö* Vager med W-lig Topbetegnelse. 60° 22' 45" N. 26° 34' 11" E. 19) *Borvik* N-lige Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 22' 53" N. 26° 33' 57" E. 20) *Snabbör* W-lige Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 23' 05" N. 26° 33' 52" E. 21) *Snabbör* Vager med W-lig Topbetegnelse. 60° 23' 11" N. 26° 33' 57" E. 22) *Högberg* Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 23' 11" N. 26° 33' 45" E. 23) *Långörn* Vager med Kors. 60° 23' 21" N. 26° 33' 47" E. 24) *Långvik* Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 23' 19" N. 26° 33' 37" E. 25) *Långvik* Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 23' 26" N. 26° 33' 31" E. 26) *Liselle* Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 22' 00" N. 26° 34' 55" E. 27) *Unson* Vager med W-lig Topbetegnelse. 60° 22' 32" N. 26° 32' 37" E. 28) *Borvik* N-lige Vager med W-lig Topbetegnelse. 60° 22' 53" N. 26° 31' 55" E. 29) *Koito* Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 23' 59" N. 26° 30' 42" E.
- VII. *Lovisa* Lodstation. 30) *Kämpöholm* Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 20' 58" N. 26° 14' 58" E. 31) *Sandholm* S-lige Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 21' 20" N. 26° 15' 05" E.
- VIII. *Örrengrund* Lodstation. 32) *Digskår* Vager med E-lig Topbetegnelse. 60° 09' 35" N. 26° 17' 34" E.
- Positionerne svarer til russiske Kort Nr. 1346, 1359 og 1383; trækkes 1' 12" fra Lgd., svarer de til danske Kort.
- (Kort Nr. 155.)
599. **Finland. Finske Bugt. Kaunisari (Fagerö). Fyr forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/761. Berlin 1914.)
 Fyret paa N.-Pyrnten af Øen *Kaunisari* er forandret til et hvidt, rødt og grønt Vinkelfyr, der viser:
1. grønt Et-Lyn i Pejlinger fra 64½° til 78°;
 2. afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra 78° til 231°;
 3. grønt Et-Lyn i Pejlinger fra 231° til 251°;
 4. afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra 251° til 300°.
- c. 60° 22' N. 26° 45½' E.
- (Kort Nr. 155.)
600. **Rusland. Liban. Sømærke udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/762. Berlin 1914.)
 I *Keser Alexander III's* Forhavn er der mellem de to røde Spiritønder med rød opadvendt Kost udlagt en tredje lignende Spiritønder i Linien „Fyrnæsten paa Skille-molen overet med S.-Enden af den indre Bølgebryder“. 56° 33' 02" N. 20° 58' 57" E.
 (Kort Nr. 206.)
601. **Tyskland. Kieler Fjord. Skydning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/764. Berlin 1914.)
 Fra Forterne i *Kieler Fjord* afholdes Skydeøvelser fra den 1ste April til 30te Maj 1914 mellem Kl. 6 Em. og Kl. 1 à 2 Em., samt mellem Kl. 8. 30 m. Em. og Kl. 1 Nat. Skydefeltet begrænses om Dagen: mod S. af Linien *Friedrichsort Fyr—Körtigen Landingsbro*; mod N. af Linien „*Bille Fyr—Bille Fyrskib—Flækken Stein*“.
- For c. 6 Dage i Tiden fra den 7de til den 16de og fra den 20de til den 26de Maj udvides Grænsen til: Meridianen gennem *Bille Fyr—54° 30' N.*—Meridianen gennem *Flækken Stein—54° 28' N.*—10° 20' E., og i disse Tidsrum kan *Bille Fyrskib* være inddraget. Skydefeltet om Natten: Det ikke udvidede Dagskydefelt.
623. **Skotland. Forth Floden. Rosyth. Advarsel med Hensyn til Uddybningsarbejder.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 483. London 1914.)
 Skibe, som gaar ind til eller kommer fra *Rosyth*, skal — naar de er N. for Linien „*Beamer Rock* Baake—den røde Lystønde ud for *Rosyth*“ — holde godt af Vejen for Uddybningsstartøjer og Mudderpramme, hvad enten disse er i Arbejde eller under Gang. Skibe, som ikke skal ind til eller kommer fra *Rosyth*, bør holde sig S. for ovennævnte Linie. Uddybningsstartøjer, som er i Virksomhed, skal passeres med langsom Fart. *Rosyth*: 56° 01¼' N. 3° 26¾' W.
 (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 32/1920 og Nr. 10/457. København 1911 og 1914.)
- V. **Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**
624. **England. Bristol. Kanal. King Road. Newcome Shoal** tiltaget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 502. London 1914.)
Newcome Shoal er tiltaget 0,15 Sm S. efter ud for *Portishead*. Man bør udvise Forsigtighed ved Ankring og Manøvrering i Nærheden af dette Sted. *Portishead*: 51° 30' N. 2° 46' W.
625. **Skotland. Mull of Cantyre. Taagesignal** flyttet og forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 495. London 1914.)
 Taagesignal-Stationen er flyttet og ligger nu 0,75 Sm S. for *Mull of Cantyre Fyr*. Sirenen er forandret til at give To-Stød hver 1 m. 30 s., hvert Støds Varighed 3½ s. Fyret: 55° 18¾' N. 5° 48' W.
626. **Irland E.-Kyst. Lough Strangford Indløb. Vrag** borttaget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 491. London 1914.)
 Vraget af Fartøjet *Lough Long* som var sunket c. 45 m SW. for *Bar Pladdy* Tønde, er borttaget. 54° 19¼' N. 5° 30½' W.
 (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 9/388. København 1914.)
- VI. **Atlantterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
627. **Afrika. Cape Good Hope. Table Bay. Taagesignal** oprettet.
 („Notice to Mariners“ Nr. 475. London 1914.)
 Ved Fyret paa Yderenden af Bølgebryderen i *Table Bay* gives Taagesignal med Klokke, Et-Slag c. hver 7 s. 33° 53' 57" S. 18° 25' 48" E. (eng. Kort Nr. 1920).
628. **Newfoundland S.-Kyst. Placentia Bugt. Iron Island Fyr** nedlagt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 474. London 1914.)
Iron Island røde, faste Fyr er nedlagt. 47° 02¾' N. 55° 06¾' W.
629. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Gloucester. Tonpound Island. Oplysning** om Fyr.
 („Notice to Mariners“ Nr. 12/885. Washington 1914.)
Tempound Island Fyr er et hvidt, fast Fyr med Blus hver 5 s., fast Lys 4,4 s., Blus 0,8 s. 42° 36' 07" N. 70° 39' 58" W.
630. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Smyrna. Fyr** forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 12/889. Washington 1914.)
Smyrna Ledefyr er forandret. Bagfyret viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 3 s., Mørke 1 s. Forfyret viser rødt Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,8 s., Mørke 0,7 s. c. 39° 21' 52" N. 75° 30' 51" W.



616. Holland. Zeegat van Goeroe. Vuile Gat. Afmærkning forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 75/713. 's-Gravenhage 1914.)

I. I *Vuile Gat* er efternævnte Tønder flyttet og ligger som følger: 1) Den røde og sorte vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 7,0 m Vand paa 51° 45' 40" N. 4° 13' 34" E. 2) Spidstønde Nr. 2 i 5,5 m Vand paa 51° 45' 36" N. 4° 14' 07" E. 3) Spidstønde Nr. 3 i 6,0 m Vand paa 51° 45' 32" N. 4° 14' 43" E. 4) Spidstønde Nr. 4 i 6,0 m Vand paa 51° 45' 27" N. 4° 15' 14" E. 5) Spidstønde Nr. 6 i 6,0 m Vand paa 51° 43' 41" N. 4° 22' 33" E. Denne Tønde har nu Nr. 5, og Lystønde 5 har Nr. 6. 6) Spidstønde Nr. 7 med Ballon i 6,0 m Vand paa 51° 43' 12" N. 4° 23' 52" E.

II. I *Haringvliet* er efternævnte Tønder flyttet og ligger som følger: 1) Stump-tønde Nr. 1 i 9,0 m Vand paa 51° 45' 26" N. 4° 13' 51" E. 2) Stump-tønde Nr. 2 i 6,5 m Vand paa 51° 45' 16" N. 4° 14' 48" E.

617. Holland. Zeegat van Brouwershaven og Zeegat van Goeroe. Lystønder forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 74/703. 's-Gravenhage 1914.)

Følgende Lystønder, der viste hvidt Lys med Formærkelser, er forandret til at vise rødt Lys med Formærkelser: 1) *Krammer* Nr. 1, 51° 40½' N. 4° 06' E., *Krammer* Nr. 4 og Nr. 7. 2) *Noordergat* Nr. 7, 51° 39½' N. 4° 15½' E. 3) *Volkerak* Nr. 1, 51° 39' N. 4° 18' E. 4) *Oost-Hellegat* Nr. 4, 51° 41' N. 4° 23½' E. 5) *Sleijgat* Nr. 5, 51° 50½' N. 3° 58' E. 6) *Kwak*, 51° 49½' N. 4° 05¼' E. 7) *Beningen* Nr. 1, 51° 47½' N. 4° 12½' E. 8) *Vuile gat* Nr. 2, 51° 46½' N. 4° 12½' E., og *Vuile gat* Nr. 4.

618. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Grevelingen. Afmærkning forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 74/704. 's-Gravenhage 1914.)

I *Grevelingen* N. for *Brunisse* Havn er udlagt Spidstønde Nr. 13, 51° 39' 54" N. 4° 06' 10" E. Den røde og sorte vandret stribede Kugletønde Nr. 13 med Kegle har nu Nr. 14.

619. Holland. Zeegat van Brouwershaven. West-Hellegat. Sømærke inddraget.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 72/688. 's-Gravenhage 1914.)

Spidstønde Nr. 10 med Ballon i *West-Hellegat* er inddraget. 51° 42', N. 4° 23', E.

620. Belgien. Østønde. Fyr tændt. Lystønder flyttet.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 71/674. 's-Gravenhage 1914.)

1. Paa den E-lige Bølgebryder, 345 m inden for Hovedet, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 2 Sm. Fyrpæl. 51° 14¼' N. 2° 55¼' E. 2. Semaforen, der stod c. 0,2 Sm W. for Fort *Napoleon*, eksisterer ikke mere. 3. Den røde og sorte vandret stribede Lys- og Fløjttønde ved *Stroombank*, paa W.-Siden af Løbet, er flyttet og ligger nu 2,6 Sm 295° (misv. NW. 5/8 W.) fra *Ostønde* Kirke, og den røde Lys- og Klokketønde ved *Stroombank*, paa SE-Siden af Løbet, er flyttet og ligger nu i 1,2 Sm 301° (misv. NW. 1/8 W.) fra samme Kirke. 621. England. Thomsen. Mouse Fyrskib. Fyr og Taagesignal forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23. Trinity House, London 1914.)

Omtrent den 18de Juni 1914 forandres *Mouse* Fyrskib til at vise grønt Et-Blink hver 20 s, Blink 1 s, Mærke 19 s. Samtidig foreges Lysstyrken, og Taagesignalet forandres til Et-Stød hver 1 m, Stød 6 s, Pause 54 s. I Stedet for den nuværende Ballon vil Lanterne fremtidigt tjene som Dagsmærke. 51° 30' 40" N. 0° 58' 15" E.

622. England. Thomsen. Sea Reach. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 487. London 1914.)

I *Sea Reach* er foretaget følgende Forandringer: 1) Lystønde Nr. 1 ligger nu i 9½ m Vand 2,9 Sm 42° (misv. NE. t. E.) fra *Martello* Taarn paa *Grain Spit Sand*. 2) Lystønde Nr. 2 ligger nu i 10 m Vand 1,27 Sm 166° (misv. S. 1/8 W.) fra Fyret paa *Southend Pier*. 3) Lystønde Nr. 3 ligger nu i 10½ m Vand 1,4 Sm 359° (misv. N. t. E. ¼ E.) fra *London Stone*, ved Indløbet til *Yantlet Creek*. 4) Lystønde Nr. 4, der laa 1,6 Sm 333° (misv. N. t. W.) fra *London Stone*, er inddraget. Fyret paa *Southend Pier*: 51° 30½' N. 0° 43½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/205. København 1914.)

Spørringssignalet er om Dagen: Internationalt Signalfag B, om Natten: en rød Lanterne. Under Forberedelser til Skydning og under Skydepauser er et sort Flag hejst under Flag B. Naar Skydepladsen skal spærres om Aftenen, er det internationale Signalfag Y hejst efter Kl. 1 Em. Disse Signaler vises fra *Friedrichs* Fyr, „*Bülk*“ Fyrskib, Marine Signal-Stationen *Düsternbrook-Kiel*, Marine Signal-Stationen *Bülk* og Politidampene, der som Kendetegn om Dagen fører et gult Flag i Stævnen og om Natten en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt, over Toplanternen.

Naar Spørringssignalet er hejst, er det forbudt at passere Skydefeltet. Under Forberedelserne og Pauserne maa Skydefeltet passeres med mindst 7 Sm Fart af Skibe, der drives frem med Maskinkraft. Naar der ikke skydes den følgende Dag, er det internationale Signalfag A hejst fra Kl. 1 Em. til Mørkets Frembrud paa Signalstationen *Düsternbrook-Kiel* og ved *Friedrichs* Fyr. Signalerne, undtagen Forberedelses- og Pausesignalerne, gives ogsaa radiotelegrafisk fra *Bülk*.

„*Bülk*“ Fyrskib: 54° 28' N. 10° 15' E.

Fra den 14de til den 20de April 1914 vil der blive afholdt Øvelser i *Kiel* Havn. Øvelsesfeltet ligger udenfor Hovedfarvandet. Det begrænses mod N. og E. af Kysten mellem Broerne ved *Korügen* og *Jägersberg* og mod S. og W. af almindelige gule Tønder med rødt Flag. Om Natten ligger der sorte Lystønder, som viser hvidt Lys, ved Siden af Tønderne. I den anførte Tid er det forbudt at komme ind paa Øvelsesfeltet. Politifartøjerne fører et gult Flag i Bøgen eller over Toplanternen en rød Lanterne, der er synlig hele Horisonten rundt. *Korügen*: 54° 23' N. 10° 12½' E.

„E. f. S.“ Nr. 4/152 for 1914 annulleres.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

602. Danmark. Sundet. København. Normalur til Urstandsbestemmelse flyttes.

Den 14de April 1914 borttages Normaluret ved *Nicolaj-Taarn*. Uret vil snarest mulig blive opstillet i Vestibulen i Havnevæsenets Administrationsbygning paa *Nordre-Toldbod*. Urets Stand mod Middelklokkestødet efter *mellemeuropæisk* Tid og dets daglige Gang findes angivet ved Uret, saaledes at Normaluret kan benyttes til Urstandsbestemmelse.

Nordre-Toldbod: 55° 41' 14" N. 12° 36' 32" E.

(Danske Lods Side 296. Havne-Lods Side 107.)

603. Danmark. Sundet. Middelgrund. Tønder udlagt. Advarsel. Tønder inddraget. Vragvager forandret.

7 grønne Spidstønder med Kurv uden Stage er udlagt ved en Losseplads for Fyld paa den S-lige Del af *Middelgrund*. Tønderne ligger i 4 à 5½ m Vand paa følgende Steder: 1) 55° 41' (19") N. 12° 39' (50") E. 2) 55° 41' (42") N. 12° 39' (59") E. 3) 55° 41' (55") N. 12° 40' (26") E. 4) 55° 41' (42") N. 12° 40' (43") E. 5) 55° 41' (09") N. 12° 40' (41") E. 6) 55° 40' (42") N. 12° 40' (41") E. 7) 55° 41' (01") N. 12° 40' (06") E.

Skibe advares mod at færdes indenfor Afmærkningen, af Hønsyn til at man paa Grund af Udkastningen af Affaldet fra Havnen ikke kan garantere for, at Vanddybden paa dette Sted svarer til den i Søkortene angivne.

Samtidig er Vragvageren ved *Alice's* Vrag, der ligger tæt E. for *Søndre-Hoved-Tønde*, bleven forsynet med en grøn Stage med grønt Flag.

De 4 grønne Tønder A, B, C og D, som var udlagt ved en Losseplads for Fyld, SW. for *Middelgrund-Fort*, er inddraget. *Middelgrund-Fort* Fyr: 55° 43' 14" N. 12° 40' 13" E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 229, 249 og 250. Danske Lods Side 292. Som.-Vort. Side 38 og 39.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1909. 19/23:9 og 12/511. København 1913 og 1914.)

604. Danmark. Sundet. Søndre-Flint. Sømærker forandres.

1. Lystanden *Søndre-Flint SE* skal fremtidig være sort i Stedet for rød. Forandringen vil finde Sted ved det aarlige Eftersyn i 1914. I øvrigt uforandret. 55° 35' (11") N. 12° 50' (05") E.

2. Klokketønden *Søndre-Flint SE* skal fremtidig være sort i Stedet for rød. Forandringen vil finde Sted ved Udlægningen i Slutningen af Juli 1914. I øvrigt uforandret. 55° 35' (53") N. 12° 49' (43") E.

(Kort Nr. 156, 160, 210 og 249. Danske Lods Side 302 og 314. Fyr-Fort. Nr. 249 og 249 A. Sø.-Fort. Side 40.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

605. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Oplysning.

I Begyndelsen af April 1914 var Løb, Fyr og Afmærkning ved *Thyborøn-Kanal* som vist paa omstaaende Kort. Løbene er stadig underkastet Forandringer, men Fyr og Vagere flyttes efter Løbene.

(Danske Lods Side 110.)

606. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Tøfteholmen—Sagene. Væløgrund. Grund fundet.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/188. København 1914.)

En Grund med 7,5 m Vand, *Væløgrund*, er fundet c. 0,3 Sm N. for *Vælø*.

(Kort Nr. 286.)

607. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Sandehugt. Sælviklinna. (Grund tiltaget.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/72. Kristiania 1914.)

Sælviklinna Grund strækker sig længere S. efter end vist i Kortene. En 3 m Palle ligger c. 120 m SSE. for Jernstangen paa Grunden. Grundens ny S.-Spids: 59° 33' 22" N. 10° 16' 30" E.

608. Norge. Skagerrak. Arendal. Tromsøund. Pabud.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/88. Kristiania 1914.)

Dampere skal passere *Norsk Nord-Akieselskab's* Kajanlæg i *Tromsøund* med langsom Fart. Overtredelser heraf straffes med Pengebøder. *Tromsøund*: 58° 28' N. 8° 50' E.

IV. N-fige Ishav og Nordsøen.

609. Norge. Tromsøund. Pabud annulleret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/88. Kristiania 1914.)

„E. f. S.“ Nr. 13/568 for 1914 er annulleret. *Tromsø*: c. 69° 39' N. 18° 59' E.

610. Norge. Brønnøysund. Løb spærret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/101. Kristiania 1914.)

Paa Grund af Uddybningsarbejder er *Brønnøysund* W.-lige Løb spærret fra c. 1ste April til c. 15de Oktober d. A.

Løbets Spærring tilkendes gives ved, at der paa N.-Plynten og paa S.-Plynten af *Bulohøen* er vist to sorte Balloner eller to grønne Lanterner. Man skal benytte det E.-lige Løb, der er 6,5 m dybt. *Brønnøysund*: c. 65° 29' N. 12° 13' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/188. København 1913.)

611. Norge. Molde. Jøndenshugten. Jølsundet. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/100. Kristiania 1914.)

En Grund med 2,5 m Vand er rapporteret at ligge c. 0,18 Sm SE. for *Lauholmen*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Ontrenting Plads: 62° 47' 21" N. 6° 59' 10" E.

612. Norge. Nordfjord S.-lige Indløb. Skatestrøm. Oplysninger.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/97. Kristiania 1914.)

Då Dybden N. for *Skaten Fyr* kun tiltager langsomt i N.-lig og NE.-lig Retning uden for 5,6 m (3 Fv.)-Kurven, bør Skibe følge den i Kortet viste Rutelinie og holde sig midt i Farvandet.

Den i 1909 sunkre Dampet, til hvilken Lodsens Udsagn sigter, ligger uden for Farvandet, i Bugten E. for *Hønskaar*, paa 61° 52' 10" N. 5° 14' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/369. København 1914.)

613. Tyskland. Ausseneider. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/767. Berlin 1914.)

Ved Afmærkningen i *Ausseneider* er foretaget følgende Forandringer:

I. N. for *Stenwerk*. a) Paa Bagbordsside: 1) Sort Spidstønde 10 er flyttet og ligger nu i 3,5 m Vand paa 54° 15' 12" N. 8° 40' 48" E. 2) Sort Spidstønde 1 er udlagt i 3,0 m Vand paa 54° 15' 15" N. 8° 41' 15" E. 3) Sort Spidstønde 2 er udlagt i 3,5 m Vand paa 54° 15' 20" N. 8° 41' 50" E. 4) Sort Spidstønde 3 er udlagt i 3,5 m Vand paa 54° 15' 32" N. 8° 42' 47" E. b) Paa Styrbordsside: 1) Rød og sort vandret stribet Baaketønde 10 a med Kors paa Toppen er udlagt i 3 m Vand paa 54° 15' 08" N. 8° 40' 58" E. Kommande fra Søen, skal man holde denne Tønde om Styrbord i det ny Løb, om Bagbord i det gamle Løb. 2) Rød Spirtønde 4 med nedadvendt Kegle er udlagt i 4 m Vand paa 54° 15' 12" N. 8° 41' 18" E. 3) Rød Spirtønde B med nedadvendt Kegle er udlagt i 5 m Vand paa 54° 15' 14" N. 8° 42' 13" E. 4) Rød Spirtønde C er udlagt i 5 m Vand paa 54° 15' 22" N. 8° 42' 58" E. 5) Rød og sort vandret stribet Baaketønde D med Kors paa Toppen er udlagt i 4 m Vand paa 54° 15' 46" N. 8° 43' 49" E. Denne Tønde skal holdes om Styrbord i det ny Løb, om Bagbord i det gamle Løb.

II. I Farvandet S. og E. for *Steinwerk*. a) Følgende Tønder er inddraget: 1) Rød Spirtønde 4 paa 54° 14' 53" N. 8° 42' 24" E. 2) Rød Spirtønde C paa 54° 15' 23" N. 8° 43' 42" E. 3) Rød Spirtønde D paa 54° 15' 48" N. 8° 44' 00" E. 4) Sort Baaketønde 2 paa 54° 15' 05" N. 8° 43' 02" E. 5) Sort Spidstønde 2 a paa 54° 15' 18" N. 8° 42' 23" E. 6) Sort Spidstønde 3 paa 54° 15' 41" N. 8° 43' 35" E. b) Følgende Tønder har forandret Benævnelse: 1) Rød og sort Baaketønde L har nu Nr. 16. 54° 14' 57" N. 8° 41' 50" E. Stationstønden, der hører til denne Baaketønde, er nu en rød og sort vandret stribet Spidstønde i Stedet for en Spirtønde. 2) Sort Spidstønde J har nu Nr. 17. 54° 14' 58" N. 8° 42' 31" E. 3) Rød Spirtønde B har nu Bogstav P. 54° 15' 02" N. 8° 43' 29" E. c) Følgende Tønder er udlagt: 1) Sort Spidstønde 18 i 2,5 m Vand paa 54° 15' 11" N. 8° 43' 23" E. 2) Rød Spirtønde Q med Ballon i 2,5 m Vand paa 54° 15' 27" N. 8° 43' 44" E. d) Lavvandsgrænsen paa S.-Siden af Løbet mellem Spirtønderne O og P er afmærket med Stager.

614. Tyskland. Elbon. Gliheckstadt. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/768. Berlin 1914.)

I. Det røde og hvide, faste Fyr paa N.-Molen ved Havnen forandres den 15de Maj 1914 til et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 330° til 356°;
2. grønt i — 356° - 145°;
3. hvidt i — 145° - 150°;
4. rødt i — 150° - 170°.

Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 10 Sm for hvidt og 13/4 Sm for rødt og grønt Lys. Hvidt Gitterraam. 53° 47' 13" N. 9° 24' 45" E.

II. Paa Spidsen af Ledeværket ud for N.-Molen trædes samtidig et hvidt og rødt Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 1 1/4 Sm for rødt Lys. Nærmere Oplysninger følger.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/367. København 1914.)

615. Tyskland. Elbon. Köhbrand. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/769. Berlin 1914.)

I *Köhbrand* er foretaget følgende Forandringer ved Afmærkningen: 1) Tønde 4 er flyttet til 53° 32' 27" N. 9° 56' 08" E. 2) Tønde B er flyttet til 53° 32' 13" N. 9° 56' 27" E. 3) Tønde C er flyttet til 53° 31' 56" N. 9° 56' 35" E. 4) Tønde D, der lå paa 53° 32' 01" N. 9° 56' 34" E., er inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/1982. København 1913.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 446. Eastern Archipelago—Java, North Coast. Batavia roads—Light-buoy replaced by buoy. Position. At a distance of $4\frac{1}{10}$ cables, 60° (N. 60° E. Mag.), from Tanjong Priok outer harbour east breakwater light. Lat. $6^{\circ} 04' 42''$ S., long. $106^{\circ} 53' 24''$ E., on chart No. 933. Details. The black conical light-buoy, exhibiting a flashing red light, has been replaced by an unlighted red conical buoy. Variation. Nil. (Notice No. 446 of 1914, dated 23rd March.)

Charts affected. No. 983, Batavia roads. No. 2056, Sunda strait and approaches. No. 1653, Island of Java. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II, 1913, pages 91, 92.

No. 453. China, East Coast—Kyan Chau Bay. Swallow bank—Light-and-bell-buoy established. Position. On northern edge of Swallow bank (south shoal), at a distance of 2 miles, $2\frac{1}{10}$ cables, 82° (N. 86° E. Mag.), from Dangerous rock beacon, in position formerly occupied by the black conical buoy, which it replaces. Lat. $35^{\circ} 59\frac{1}{4}'$ N., long. $120^{\circ} 22\frac{1}{4}'$ E. Description. A light-and-bell-buoy painted black and marked "S. F.", exhibiting a group occulting red light showing a group of two eclipses every twelve seconds, thus:

Eclipse $\frac{\text{light.}}{\text{eclipse.}}$

2 secs. 2 secs. 6 secs.

Variation. 4° W. (Notice No. 453 of 1914, dated 24th March.) — Charts affected. No. 857, Kyan Chau bay. No. 1255, Kyan Chau bay to Lai Chau bay. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 412, 420.

No. 466. Japan—Kiusiu, West Coast. Nagasaki harbour—Alteration in position of Osone buoy. New position. At a distance of 160 yards, 76° (N. 80° E. Mag.) from former position, and 6 cables, 130 yards, 143° (S. 33° E. Mag.), from Nezumi Jima Δ . Lat. $32^{\circ} 42\frac{1}{4}'$ N., long. $129^{\circ} 50\frac{1}{2}'$ E. Description. A conical buoy, painted in black and red horizontal bands, with spherical topmark. Variation. 4° W. (Notice No. 466 of 1914, dated 26th March.) Charts affected. No. 2815, Nagasaki harbour. No. 2415, Approach to Nagasaki harbour. Publications. Japan. Korea, etc. Pilot, 1904, page 553. Japan Pilot (in press), page 464.

No. 468. Philippine Islands—Manila Bay. San Nicholas shoals—Alteration in character of light. Position. On northern end of shoals. Lat. $14^{\circ} 26' 06''$ N., long. $120^{\circ} 45' 38''$ E., on chart No. 976. Abridged description of new light. Lt. Fl. ev. 3 sec., 36 ft., vis. 11 m. Details. The fixed white light has been replaced by a flashing white light every five seconds, showing thus:

Flash. $\frac{\text{eclipse.}}{4\frac{1}{2} \text{ sec.}}$

$\frac{1}{2}$ sec.

Remarks. The other characteristics of the light remain unchanged. (Notice No. 469 of 1914, dated 27th March.) Charts affected. No. 976, Manila bay. No. 2577, Philippine islands. No. 943, Molucca passage to Manila. No. 2661 b, China sea, eastern sheet. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 1279. China Sea Pilot, Vol. IV, 1912, page 226.

No. 470. Japan—Kiusiu, South Coast. Kagosima approach—Caution with regard to Sakura sima eruption. Position. Kagosima, lat. $31^{\circ} 35' N.$, long. $130^{\circ} 33' E.$ Caution. Ma-

Det kgl. octr. Sø-Assurance Kompagni

holdt den 10. Marts Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører Asmussen.

Hr. H. Ostenfeld aflagde Beretning om Kompagniets Virksomhed i det forløbne Aar, hvoraf vi gengiver:

Ligesom Slutningen af 1912 var Begyndelsen af indeværende Aar ret uheldig for Sø-Assurandorerne. Derefter nød vi imidlertid godt af en længere heldig Periode, hvor Forholdene udviklede sig uden større Uheld. Først langt hen paa Eftoraaret, og navnlig i December Maaned, indtraf meget uroligt og stormfuldt Vejr, der paany bragte mange Havarier — særlig Skader i aaben Sø, men desværre ogsaa flere Totalforslis. Til Trods for, at der saaledes er indtruffet ret omfattende Uheld, er Forretningen i sin Helhed forløben over Forventning godt, og baade den indenlandske og den udenlandske Forretning fremviser Overskud. Kompagniets Forretninger i de forløbne 10 Aar viser i det hele taget betydelig Fremgang, idet baade den forsikrede Kapital og Præmieindtægten nu er dobbelt saa store som i 1903.

I Modsætning til forrige Aar kan der saaledes fremlægges et Rognskab, hvis Resultat er særdeles tilfredsstillende.

Af Regnskabet fremgaar, at den forsikrede Kapital i 1913 beløber sig til 364.3 Mill. Kr. imod 359.2 Mill. i 1912 saaledes, at den er steget med 5.1 Mill. Kr. — Kompagniets Præmie andrager Kr. 3,643,525 mod Kr. 3,146,286 i 1912 og viser saaledes den betydelige Fremgang af Kr. 497,238.93. Reassurancepræmien viser en Forøgelse af Kr. 129,034.92 som en naturlig Folge af den betydelige større Forretning. Udbetalte Erstatninger og Ristorni (med Fradrag af Reassurandorerne Tilskud) beløb sig til Kr. 2,130,003 mod Kr. 2,282,657 i 1912; der er saaledes i sidste Driftsaar udbetalt mindre Kr. 152,654. Uafgjorte og paaregnede Skader, der i 1912 androg Kr. 886,979, er i indeværende Driftsaar ansat til Kr. 1,182,605.

Efter Hensættelser til 1914 bliver der til Rest et Overskud af Kr. 209,095, hvoraf udbetales til Aktionærerne 15 pCt. eller Kr. 180,000.

Honorarer og Tantième andrager Kr. 23,491.

Konferensraad C. L. Schmidt, Kommandør A. W. Bonnesen samt Direktør J. Daugaard-Jensen (der er indvalgt i Stedet for Direktør H. Ostenfeld, som er overgaaet til de Kommitterede) genvalgte til Repræsentanter og Direktør H. Ostenfelds Valg til Kommittet i Stedet for afdøde Etatsraad Wm. Th. Malling godkendtes af Generalforsamlingen.

Revisorerne, Direktør O. Hytten og Grosserer Axel Smidt genvalgte.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- & Skibhyggeris Skibsværft paa Refshaleen sættes den 3. ds. en ny Passagerdamper til Det forenede Dampskibsselskab i Vandet.

Dimensionerne er: Længde 253 Fod, Bredde 38 Fod 8 Tom. og Dybde 24 Fod.

Skibet, der er bestemt til Aalborg-Ruten, vil faa Kojeplasser til c. 140 1ste Klasses Passagerer, for Storstødelen i 2-Mands og 4-Mands Kamre, c. 90 2den Klasses Passagerer i 4- og 6-Mands Kamre, samt et Par Saloner til et mindre Antal 3. Klasses Passagerer. Desuden bliver der en stor, rummelig og meget stilfuld 1. Klasses Spisesaloon, hvor c. 50 Personer kan spise samtidig, en 2. Klasses Spisesaloon, og en rummelig og smuk Rygesaloon. Der er elektrisk Lys overalt.

Antallet af almindelige og sammenfoldelige Redningsbaade er saa stort, at de kan optage 400 Personer.

Skibets Fart vil blive 14 Knob, saaledes at Turen Kbhvn.-Aalborg vil kunne gøres paa godt 9 Timer.

Tilstede ved Aflojningen var Repræsentanter for Selskabernes Bestyrelse og Direktion.

Skibet fik Navnet "Aalborghuse".

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Dieselmotor Skib til Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Send Opgave.

riners are warned that owing to the continuous eruptions of Sakura sima since 12th January, 1914, great changes in depths and coastline have taken place in this vicinity. A cautionary note to the above effect has been placed on the charts. (Notice No. 470 of 1914, dated 27th March.) Charts affected. No. 372, Kagosima kaiwan. No. 1648, Osami kaikyo to O shima. No. 358, Western coasts of Kinsiu and Nippon. Publications. Japan and Korea, etc., Pilot, 1904, page 519. Japan Pilot (in press), page 414.

No. 472. Japan, Kinsiu—Bungo Channel. Aki Saki—Light established. Position. Lat. 33° 28' 15" N., long. 131° 44' 05" E., on chart No. 651. Abridged description, Lt. Dec., cv. 3 sec. 51 ft., vis 12 m. Details: Character. An occulting white light every five seconds, showing thus:

Light,	3 secs.	2 secs.
	3 secs.	2 secs.
	3 secs.	2 secs.

Elevation, 51 feet. Visibility: 12 miles, visible from 187° (S. 11° W. Mag.), through west and north, to 3° (N. 9° E. Mag.). Power, 750 candles. Description. White square tower, 18 feet in height to centre of lantern. Variation, 4° W. (Notice No. 472 of 1914, dated 28th March). Charts affected. No. 651, Bungo channel. No. 2875, Nakai or Inland sea. No. 1648, Osami kaikyo to O shima. No. 358, Western coasts of Kinsiu and Nippon. No. 2347, Nippon, Kinsiu, and Shikoku, etc. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 1940, Japan, Korea, etc., Pilot, 1904, page 489. Japan Pilot (in press), page 395.

134

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. Ad. Andersen, Schubert, ank. Riga 3/4. — Alexandra, Nielsen, ank. Marseille 6/4. — Algarve, Borries, afg. Oran 4/4. — Anglo Dane, Kann, ank. Stettin 7/4. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 5/4. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 31/3. — Arkansas, Egense, afg. Kristiania 2/4. — Arno, Lepper, ank. Genua 4/4. — Aurora, Gommesen, pass. Brunsbüttel 4/4. — Baron Stjerneblad, Sørensen, ank. Antwerpen 2/4. — Beira, Mortensen, ank. Dunston 6/4. — Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem 6/4. — California, Petersen, afg. Kristiania 21/3. — Charkow, Søberg, ank. Riga 6/4. — Chr. Broberg, Larsen, afg. herfra 5/4. — Christian IX, Gotthardt, ank. Pillau 7/4. — Christianssund, Andresen, ank. her 4/4. — Dagmar, Müller, ank. Reval 30/4. — Dania, Jørgensen, ank. her 9/4. — Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 6/4. — Esbjerg, Strufve, ank. her 5/4. — Florida, Andersen, ank. her 4/4. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristianssand 28/3. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 6/4. — Hellig Olav, Holst, ank. her 24/3. — Hengest, Hansen, ank. her 6/4. — Hjelm, Andersen, afg. Danzig 6/4. — Julantha, Kyllesbech, ank. her 6/4. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 6/4. — Kentucky, Andresen, ank. her 7/4. — Kiev, Tonnesen, ank. Hamburg 5/4. — Loire, Craignou, afg. Stettin 6/4. — Louise, Svan, pass. Brunsbüttel 3/4. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. Boston 26/3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Marseille 6/4. — Maryland, Ørsted, ank. her 3/4. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 5/4. — Morsø, Nøllmann, pass. Høltenua 7/4. — Nicolaï II, Peterson, afg. Bari 5/4. — Nord-

jylland, Bidstrup, ank. her 6/4. — O. B. Suhr, Pedersen, pass. Brunsbüttel 5/4. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 4/4. — Oscar II, Hempel, afg. New York 2/4. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 24/3. — Perm, Tramp, ank. Libau 2/4. — Pregel, Iversen, ank. Bayonne 31/3. — Romny, Bøgvad, ank. Havre 4/4. — Saga, Hansen, ank. Riga 31/3. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 5/4. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 6/4. — Thyra, Dam, afg. herfra 4/4. — Tiber, Pape, pass. Brunsbüttel 7/4. — Tomske, Wiberg, afg. Sevilla 5/4. — Tula, Therkildsen, afg. Messina 6/4. — Tyr, Thauing, ank. her 5/4. — Virginia, Fischer, afg. New York 25/3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Windau 30/3. — Amalienborg pass. Hanstholm 4/4. — Brattingsborg afg. Burntisland 1/4. — Borglum afg. Marseille 4/4. — Dansborg pass. Ushant 3/4. — Elsborg ank. Rotterdam 1/4. — Esrom pass. Trinidad 31/3. — Flynderborg ank. Windau 1/4. — Frederiksborg ank. Huelva 30/3. — Guldborg ank. Huelva 2/4. — Gurra afg. Neapel 4/4. — Hammershus afg. Cardiff 22/3. — Harrildsborg ank. Odense 4/4. — Hundborg ank. Nantes 1/4. — Jelling afg. Emden 2/4. — Jomsborg ank. Rotterdam 4/4. — Jungshovod pass. Port Said 30/3. — Jørgersborg afg. London 2/4. — Kallundborg ank. Lübeck 3/4. — Kalo ank. Huelva 25/3. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 5/4. — Kronborg afg. Montevideo 20/3. — Lejre ank. San Lorenzo 3/4. — Marselisborg ank. Port Vendres 29/3. — Næsberg ank. Sunderland 2/4. — Randselborg pass. Portland 3/4. — Silkeborg afg. Livorno 3/4. — Skanderborg afg. Huelva 30/3. — Skodsborg afg. Methil 28/3. — Spigerborg afg. Savona 3/4. — Stegelborg afg. Swansea 3/4. — Stjerneborg afg. Partington 4/4. — Søborg afg. Algier 4/4. — Taarnborg ank. Stettin 2/4. — Ulfsborg ank. Aarhus 5/4. — Uranienborg afg. Madeira 3/4. — Vordingborg pass. Hanstholm 4/4. — Ørkild pass. Brunsbüttel 5/4.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, afg. Cartagena 6/4, til Hamburg. — Nexos, Basse, ank. Søller 7/4. — Polly, Mathiasen, pass. Hanstholm 7/4, for Riga. — Johanne, Mikkelsen, ank. Sevilla 6/4. — Inger, Skou, ank. Matril 6/4. — Dagmar, Sørensen, ank. Swansea 6/4. — Rigmar, Thomsen, ank. Swansea 6/4. — Gerda, Iversen, ank. Rotterdam 6/4. — Marie, Nielsen, afg. Castellon 5/4, til Rotterdam. — Nordsoen, Lund, pass. Gibraltar 5/4, for Hamburg. — Laura, Thøgersen, ank. Nantes 5/4. — Inger, Skou, pass. Sagres 4/4, for Motril. — Thyra, Jessen, ank. Rochefort 4/4. — Hebe, Gregersen, ank. Hamburg 4/4. — Cito, Jepsen, afg. Belfast 4/4, til Burryport. — Olga, Christensen, pass. Gibraltar 4/4, for Antwerpen. — Ulla, Hansen, afg. Swansea 4/4.

til Alicante. — Norma, Degu, ank. Rügenwalde 4/4. — Fylla, Winslow, afg. Marseille 3/4. til Frederikshavn. — Bodil, Jensen, ank. Rostock 4/4. — Stella, Winther, ank. Hamburg 31/3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7/3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4/3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Aalborg 31/3. — Russ. Petersen, afg. Venedig 27/3. til Halifax. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Aalesund 2/4. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9/2. — Michael Ontehoukoff, Harboe, afg. Pozzuoli 26/3. til Halifax. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Stettin 2/4. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Alexandria 31/3. til Hull. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Messina 3/4. til Miramichi. — Newa, Dahl, afg. Fiume 2/4. til London.

Det østasiatiske Kompagni. Indien afg. Sabang 28/3. hjemg. — Siam afg. Shanghai 5/4. hjemg. — Tranquebar ank. Stettin 3/4. hjemg. — Jutlandia pass. Gibraltar 2/4. hjemg. — Samui afg. London 1/4. hjemg. — Annam ank. Rotterdam 3/4. hjemg. — Cathay afg. Sabang 6/4. udg. — Kina afg. Suez 5/4. udg. — Fionia afg. Genua 5/4. udg. — Selandia ank. Singapore 3/4. udg. — Arabien afg. Shanghai 5/4. udg. — Bintang afg. Portland 21/3. udg.

Vostindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 29/3. hjemg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Grangemouth 24/3. — Helene, Sørensen, ank. Trapani 31/3. — Ragnhild, Schultz, afg. Neufahrwasser 3/4. — Valborg, Hansen, ank. Vardingen 2/4. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 31/3. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4/4. — Agnete, Dam, afg. Boulogne 7/4. — Gunhild, Hansen, ank. Burntisland 7/4. — Hermia, Farup, afg. Rostock 3/4. — Elise, Jørgensen, afg. Immingham 4/4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tyne Dock 3/4. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 2/4. — Elna, Rathje, afg. Tyne Dock 5/4. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 23/3. — Harriet, Larsen, ank. Tunis 4/4. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 26/3. — Simone, Møller, afg. St. Tropez 30/3. — Jeanne, Olsen, afg. Savona 6/4. — Vera, Riso, ank. Tunis 7/4. — Daisy, Jørgensen, afg. Oran 31/3. — Annine, Leth, afg. Suzzo 26/3. — Kamma, Løffer, afg. Tynen 1/4. — Betty, Lagesen, afg. Suzzo 28/3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Newcastle 31/3. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Königsberg 31/3. — Urania, Clausen, ank. Follonica 31/3.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 3/4. — Europa, Friis, ank. Newport Mon 1/4. — Frankrig, N. Nielsen, afg. Bocas del Toro 14/3. — Tyskland, Danstrup, afg. Jacksonville 19/3.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Ibiza 23/3. — Nelly, Clausen, ank. Kjøbenhavn 6/4. — Alexy, Sørensen, pass. Helsingør 4/4. for Tynen. — Dagny, Clausen, ank. Aarhus 6/4. — Mary, Duhn, ank. Vianna de Castillo 28/3.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Kiel 4/4. til Methil. — Gulfaxe, Faber, ank. Rouen 5/4. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Liban 6/4. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Bandholm 5/4.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Burriam 4/4. — Alf, N. Clausen, afg. Memel 5/4.

Nordsean. Nordland, Andersen, ank. Reval 6/4. — Kronprins Frederik, Andersen, ligger i Kjøbenhavn. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 4/4. — England, Rennetsen, ank. Birkenhead 2/4.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Boness 7/4. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Riga 7/4. — Nordpol, Nielsen, afg. Kiel 4/4.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Windau 4/4. — Fyca, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 4/4. p. R. t. Rouen.

A. P. Møllers Rederier. Haneborg afg. Riga 4/4. — Anna Mærsk pass. Brunsbüttel 5/4. — Arnold Mærsk, ank. Tynen 31/3. — Chassie Mærsk pass. Hirtshals 5/4. — Eleonora Mærsk ank. Liban 6/4. — Hulda Mærsk ank. Rotterdam 30/3. — Laura Mærsk pass. Gibraltar 5/4. — Lexa Mærsk ank. Riga 2/4. — Peter Mærsk ank. Rotterdam 1/4. — Sally Mærsk afg. Follonica 5/4.

Vulcan. Vulcan Schmidt, ank. Gibraltar 29/3. — London, Larsen, afg. Gibraltar 6/4. til Tyne Dock. — Paris, Bom, ank. Stettin 5/4. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 25/3. til Bremen.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Newport News 1/4. til Trinidad. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Penarth 2/4. til Livorno. — Roma, v. Thun, ank. Bremen 31/3.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Hamburg 7/4.

Thuro. Petrine Hansen, Hansen, ank. Stolpmünde 6/4. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Calais 7/4.

Æra. Energi, Jensen, ank. Kjøge 4/4. — Erindring, Nielsen, ank. Methil 4/4.

Sejlskibe.

Svendborg. Røtha, Jensen, ank. Valencia 31/3. — Zampa, Wulff, ank. Goole 31/3. — Standard, Rasmussen, ank. Libau 1/4. — Dagmar, Peterseu, ank. Fowey 1/4. — Embla, Mikkelsen, ank. Stolpmünde 1/4. — Jason, Hansen, ank. Holmestrand 1/4. — Emilie, Rasmussen, ank. Klagsbann 1/4. — Rosving, Larsen, ank. Drøbak 1/4. — Valkyrien, Hansen, ank. Liverpool 1/4. — Fanny, Hansen, ank. Valencia 2/4. — Ariel, Ravnemose, ank. Llanely 2/4. — Hans Ditlev, Stougaard, ank. Neufahrwasser 1/4. — Ruth, Larsen, ank. Drøbak 2/4. — Najaden, Rasmussen, ank. Charlostown (C.) 2/4. — Minerva, Fuglsang, ank. Waterford 3/4. — Lauritz, Carlsen, ank. Stubbekjøbing 2/4. — Carl, Clommesen, ank. Hobro 3/4. — Apollo, Nielsen, ank. St. Nazaire 4/4. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Liverpool 6/4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Höganäs 5/4. — Valdemar, Andreassen, ank. Skelskør 6/4. — Hans Emil, Skov, ank. Aalborg 6/4. — Brødrene, Jørgensen, ank. Halmstad 4/4.

Æra. Marie, Raahauge, ank. St. Quay 30/3. — Amor, Hansen, ank. Warnemünde 31/3. — Adelf, Weber, ank. Yarmen 30/3. — Herkules, Bager, ank. Danzig 31/3. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Aalborg 30/3. — Henry, Jensen, ank. West Hartlepool 30/3. — Claudia, Aaberg, ank. Carril (Spanien) 30/3. — Anne, Mikkelsen, pass. Cuxhaven 31/3. p. R. t. Hamburg. — Anne, Hansen, ank. Hammerhavn 30/3. — Salus, Andersen, afg. Faro 31/3. til Bristol. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 1/4. — Arken, Andersen, ank. Kjøbenhavn 1/4. — Vigilant, Jacobsen, ank. Mandal 31/3. — Moster, Petersen, ank. Danzig 1/4. — Gertrud, Christensen, ank. Thorsbavn 1/4. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Haderslev 1/3. — Nauna, Østermann, ank. Libau 31/3. — Neptun, Skals, ank. Fakse Ladeplads 1/4. — De tvende Brødre, Boye, ank. Fakse Ladeplads 1/4. — Sophie, Mølleman, ank. Danzig 1/4. — Marie, Hansen, ank. Aarhus 1/4. — Ceres, Bager, ank. Oscarshavn 1/4. — Malfridur, Hansen, ank. Aarhus 1/4. — Christiane, Petersen, ank. Swinemünde 2/4. — Yrsa, Hansen, afg. Karlskrona 2/4. til Halmstad. — Hebe, Clausen, ank. Aalborg 2/4. — Amalia, Andersen, ank. Odense 2/4. — Amor, Hansen, pass. Dungeness 30/3. vestg. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Kjøge til Drammen. — Skandia, Fabricius, ank. Kristiania 2/4. — Gloria, Kromann, ank. Fakse Ladeplads 2/4. — Lauritz, Følner, ank. Holbæk 2/4. — Immanuel, Petersen, ank. Rudkjøbing 2/4. — Emile, Hansen, ank. Sønderborg 3/4. — Valkyrien, Weber, var den 30/3. til Ankers ved Tor Bay p. R. t. Coruna. — Pampa, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 2/4. — Gerd, Jensen, ank. Kjøbenhavn 2/4. — Hornod, Petersen, afg. Göteborg 2/4. p. R. t. La Rache. — Fredensborg er den 27/3. præjet paa 46° N. Br. 80° V. Lgd. — Aceacia, Jensen, ank. Thiessonwægen 3/4. — N. Hansen, Albertsen, ank. Folkstone 3/4. — Skirner, Rasmussen, ank. Dunkerque 4/4. — Alta, Albertsen, ank. Swinemünde 4/4. — Marstal, Hansen, ank. Malmø 4/4. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Falmouth 3/4. til London. — Maren, Albertsen, ank. Methil 3/4. — Søstrene, Christensen, pass. Cuxhaven 4/4. p. R. t. Hamburg.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 8. April 1914. — Motorskibe. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibseftorretninger. — Efterretninger for Søfærende.



Indreg. Varemærke.

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægokontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

**Aktieselskabet
Dansk Søfartstidende**

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 24. April d. A., Kl. 1. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 4de April 1914.

Bestyrelsen.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling Onsdagen den 13de Maj d. A. Kl. 1 1/2 i Hotel „Phoenix“, Bredgade, København, med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Beretning om Foreningens Virksomhed i Driftsaaret fra 1ste Januar til 31te December 1913 samt Forelæggelse af det reviderede Regnskab for Foreningens to Afdelinger.
2. Valg af Bestyrelsesmedlemmer i Henhold til Lovenes § 6.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.

Kjøbenhavn, den 3die April 1914.

P. B. V.
Aage Bramsen,
Formand.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Etabl. 1826. Laxogade 26.
Tlf. Byen 2712 x.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesteragade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

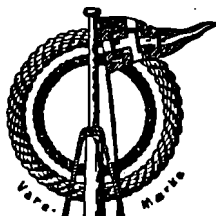
HÄNSCHELL, Barbados.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnenter

Staal, bygget 1912-13. Klasse † 100 A 1. — Lasteevne 300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. — Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver
for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

LANDMANDSBANKEN

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Heden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/s

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Kristianagade 12.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124, 1024 & 10124

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:

Copensure

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:

„Fourthcomp.“

Telefoner:

Central 256 og 10766.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Jern-Skrue- Dampskibet „RIIS SKOV“,

dr. 28,31 Brutto, 11,79 Netto Register Tons, Comp. Maskine 40 HK., hidtil benyttet til Passagerfart paa Aarhusbugten, sælges billigt som Følge af Rederiets Likvidation.

Carl v. d. Hude,
AARHUS.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
O. D. E. N. S. E.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobbersmed,
Tlf. 1960 Odense. Tlf. 1960

Allt Skibsarbejde udføres.
Leverandør til D. F. D. S. med flere.



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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspill, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Steurens 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. Redningsbæiter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 70.
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reol behandling och fernu expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Dentlin's ENG.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarilagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

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. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædelager.

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.

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 Progress“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 6552.

OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæst overalt.



Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophængsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Søjl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817
6818

Frøericiagade 13 — Kjøbenhavn.

Eksportlager
i Frihavn.

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 Møntie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Roma 2393.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbogods, Kahyts- Telf.
kækelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

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.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISER.

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 udddeles 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 »Skibefart“.

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

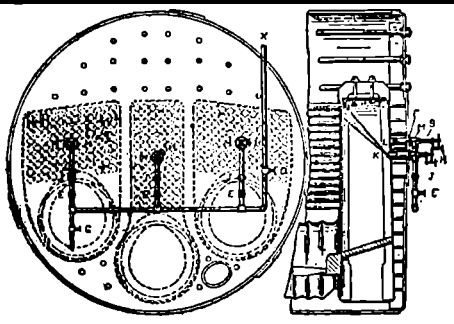
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. April 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelgade 6.
Grundt. 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 Eff.
Salvtørst 4. Telef. Øbro 1618 y.

Adr.: Toldbodvej 17, Maz.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve Telefon 5601
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 besøger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningdug.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon / 9901. Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. 6886. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
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.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.
Kramtapaksler 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 **Alt Skibsarbejde udføres.**
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telef. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

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 Skibsprovianterere i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.



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

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
substantiel og med alt til Faget konbarrende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

RATIN



State-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Høstlager.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, bygget 1905 af Eg, Br. 24 og Netto
16 Tons, laster c. 47 Tons dw., 20 HK. „Avance“ Motor.
Nærmere ved

C. MØLLER, „Dania“, Hobro.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnenter

Staal, bygget 1912—13. Klasse + 100 A 1. — Lastevne
300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. —
Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

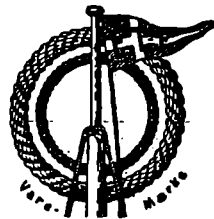
Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst,
Heden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

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. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

„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 Forælsers Lokaler og hos Blanketstolens Eftdg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Eksp.

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: Uldbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavn, den 16. April 1914.

Lloyds Registers Skibbygningsstatistik for Aaret 1913 foreligger nu. Som det allerede fremgik af Kvartalsstatistiken har det været et Rekordaar for Skibbygningen, idet ikke mindre end 1,930 Skibe paa ialt 4,009,791 Tons er bleven sat i Vandet Verden over, sammenlignet med Aarene 1911 og 1912, hvor de tilsvarende Tal var: 1.768 Skibe 3,419,009 Tons og 1,893 Skibe 3,436,398 Tons. I disse Tal er Krigsskibstonnagen indbefattet.

En interessant Opgørelse viser Verdens-Handelsflaadernes Forøgelse efter Fradrag af den ophuggede og forliste Tonnage:

Ophugget og forlist Tonnage:

1909 — 637,872 Tons.	1909 — 939,232 Tons.
1910 — 986,342 —	1910 — 947,690 —
1911 — 1,742,765 —	1911 — 884,843 —
1912 — 2,137,826 —	1912 — 748,965 —
1913 — 2,651,000 —	1913 — 667,547 —

Handelsskibbygningen i de vigtigste Skibbygningslande samt i Norge og Danmark har i de sidste 5 Aar udviklet sig saaledes:

Nybygninger i

England:	U. S. A.:
1909 — 991,000 Tons.	1909 — 209,000 Tons.
1910 — 1,143,000 —	1910 — 331,000 —
1911 — 1,803,000 —	1911 — 171,000 —
1912 — 1,738,000 —	1912 — 284,000 —
1913 — 1,932,000 —	1913 — 276,000 —
Tyskland:	Frankrig:
1909 — 128,000 Tons.	1909 — 42,000 Tons.
1910 — 159,000 —	1910 — 80,000 —
1911 — 255,000 —	1911 — 125,000 —
1912 — 395,000 —	1912 — 110,000 —
1913 — 465,000 —	1913 — 176,000 —
Holland:	Norge:
1909 — 59,000 Tons.	1909 — 28,000 Tons.
1910 — 70,000 —	1910 — 36,000 —
1911 — 93,000 —	1911 — 35,000 —
1912 — 99,000 —	1912 — 50,000 —
1913 — 104,000 —	1913 — 50,000 —
Danmark:	
1909 — 7,000 Tons.	
1910 — 12,000 —	
1911 — 18,000 —	
1912 — 26,000 —	
1913 — 40,000 —	

Af de Skibe, som byggedes i 1913, blev 654 paa ialt 2,070,415 Tons bygget til Lloyds Register Klasse, disse Tal viser en Tilvækst paa 445,000 Tons sammenlignet med Aaret 1912.

Af særlige Typer bygget i England kan nævnes: 4 Passager-Skibe med Turbine- og Stempelmaskiner som Fremdrivningsmiddel; 3 Skibe med Turbinemaskiner; 3 Skibe med Motorer. Desuden 14 mindre Skibe med Motorer som Fremdrivningsmiddel. 47 Skibe byggedes efter Isherwoods Spantesystem. 31 af disse byggedes som Tankskibe. Desuden byggedes 12 andre Tankskibe.

I Danmark salttes 40,932 Tons i Vandet, hvilket er 15,000 Tons mere end 1912, 4 af disse Skibe forsynedes med Dieselmotorer som Fremdrivningsmiddel.

Det danske Redningsvæsen. Fra Marineministeriet har vi modtaget Beretning om Redningsvæ-

nets Virksomhed fra den 1. April 1912 til den 31. Marts 1913.

Det fremgaar af denne, at Redningsvæsenet, der tidligere henhørte først under Indenrigsministeriet og senere under Landbrugsministeriet, siden den 1. April 1906 er henlagt under Marineministeriet.

Under Centralbestyrelsen er der ansat to Redningsbestyrere, henholdsvis for det nørrejdyske Redningsvæsen og for Bornholms og Møens Redningsvæsen (hvorunder ogsaa henhører en Raketstation ved Aalebæk paa Møens Nordkyst samt en Raketstation ved Stevns).

Ved det nørrejdyske Redningsvæsen er der foruden Bestyreren ansat 2 Assisterter, 1 Disponent i Esbjerg, 48 Opsynsmænd, 41 Baadformænd og 502 Baad- og Betjeningsmænd, ialt 595 Personer. Til Transport af Redningsbaade og øvrigt Materiel er der sluttet Kontrakt med Ejere af ialt 231 Par Heste. Ved det bornholmske Redningsvæsen er foruden Bestyreren ansat 8 Opsynsmænd, 2 Baadformænd og 52 Baad- og Betjeningsmænd, ialt 63 Personer.

Personalets Lønningsforhold stiller sig som følger:

Bestyreren af det nørrejdyske Redningsvæsen, Lønning 4,000 Kr., Kontorholdsgodtgørelse 800 Kr., Bestyrelsen af Bornholms og Møens Redningsvæsen, Lønning 800 Kr., Kontorholdsgodtgørelse 100 Kr. De to Assisterter, Lønninger à 1,800 Kr. (samt 300 Kr. i Alderstillæg til den ene). Disponenten i Esbjerg 540 Kr. Ved Redningsstationer med Baad: Opsynsmænd 400 Kr., Formænd 240 Kr., Mandskabet 180 Kr. hver. Ved Raketstationer: Opsynsmænd 240 Kr., Mandskabet 60 Kr. hver. Endelig Dagpenge og Befordringsudgifter, anslaaet til ialt 4,200 Kr. (henholdsvis 3,000 Kr. til det nørrejdyske og 1,200 Kr. til det bornholmske Redningsvæsen) samt Vederlag for Redningsforetagender og Øvelser. Dette Vederlag kan for Mandskabets Vedkommende variere fra 15 Kr. til Kr. 4,50 pr. Dag, henholdsvis ved Redningsforetagender og Øvelser.

Tjenesten ved Redningsvæsenet er dog ikke Personalets eneste Beskæftigelse, men det driver i overvejende Grad Fiskeri saavel som Landbrug i Forbindelse dermed.

Af det nørrejdyske Redningsvæsen har der været udført 63,034 Timers Vagttjeneste, hvilket har medført en Udgift af Kr. 31,914.50. Til Vagthold paa Bornholm er der anvendt et Beløb af Kr. 1,343.02. Der fandtes i Jylland den 1. April 1913 til Forbindelse mellem de forskellige Redningsstationer ialt 173 Telefonstationer og paa Bornholm og Møen samt ved Stevns ialt 26 Telefonstationer. Redningsbaadernes Antal er 56 og Redningsstationernes 57 foruden 11 Bistationer. 15 af Stationerne er Raketstationer og flere af de øvrige Stationer er forsynet baade med Baad og Raketapparat. Ialt har Redningsvæsenet omtrent 80 Bygninger i Brug til sit Materiel.

Der er i Finansaaret forefaldet 14 Redningsforetagender ved indtrufne Strandinger samt 7 Redningsforetagender til Bjergning af Fiskere, ialt 21 Redningsforetagender, medens Antallet af »forgæves Møder« har været 28. Antallet af Reddede har udgjort ialt 151; af disse reddedes 128 ved Redningsbaade og 23 ved Raketapparater. I syv Tilfælde er der desuden reddet 14 Fiskere.

Siden 1850 er der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater bleven reddet 9,260 Mennesker.

I Finansaaret er der af Statskassen anvendt et Beløb af Kr. 283,492.07 til Redningsvæsenet.

Med Beretningen følger et farvetrykt Kort, paa hvilket er nedlagt samtlige Redningsstationer og dermed i Forbindelse staaende Telefonledninger.

Kinesiske Sørovere. Hongkong, den 2. April. Den kinesiske Damper »Shingtai«, der var paa Rejse til Wutschau, er ved Øen Lintin blevet overfaldet af Sørovere, der efter at have dræbt to Mand af Besætningen og saaret et Par andre, flygtede med 30,000 Dollars.

(Ritz. Bur.)

Mægler væsnet. Ved kgl. Resolution af 2. d. M. er den under 2. Juni 1903 meddelte Stadfæstelse paa den af Magistraten i Maribo Købstad under 20. April s. A. udfærdigede Beskikkelse for A. Schøppe til at være Værc- og Vexselmægler i Maribo og Bandholm sat ud af Kraft.

Ved kgl. Resolution af 6. d. M. er der meddelt Stadfæstelse paa den af Magistraten i Svendborg under 13. Marts d. A. udfærdigede Beskikkelse for A. H. W. Theill til at være Skibsmægler i bemeldte Købstad.

Skoleskibet »Viking« er Torsdag den 9. ds. afsjlet fra Valparaiso til Savona. Breve kan adresseres til: Dansk Konsulat, Savona.

Navigationen paa Riga. Den danske Konsul i Riga telegraferer den 13. ds. til Udenrigsministeriet: Navigationen paa Riga aabnet officielt den 10. ds. (den 28. Marts gl. St.).

Sejladsen paa Kronstadt. Mæglerfirmaerne Smith og Radau i Kronstadt telegraferer den 13. ds. til os: »Jermak« er ankommet hertil. Stærk Is mellem Hogland og Nervø samt nær Kronstadt. Navigationen kan ventes genaabnet om otte Dage ved Hjælp af Isbryder.

Sejladsen paa Lovisa. Mæglerfirmaet A. Veltheim i Lovisa meddeler os, at Søfarten paa dette Distrikt antagelig vil lage sin Begyndelse omkring den 25. April.

Det forenede Dampskibsselskab.

Aarsberetning.

Det forenede Dampskibsselskab har udsendt Regnskab og Beretning for Aaret 1913. Regnskabet viser et opsejlet Nettooverskud paa over Kr. 8,377,000, af hvilket Beløb det foreslaas at afskrive et saa betydeligt Beløb som Kr. 3,941,000 paa Skibe m. m., medens der foreslaas udbetalt Aktionærerne et Udbytte af 8 pCt., hvortil medgaar Kr. 2,400,000. Til Reservefonden henlægges der Kr. 1,500,000, hvorefter Reservefonden udgør over 4½ Mill. Kr. eller 15 pCt. af Aktiekapitalen. Denne betydelige Henlæggelse, der sker i Fortsættelse af de to foregaaende Aars, foretages for at sikre Selskabets Kraft til at møde den stærke Udvikling paa Skibsfartens Omraade. Den betydelige Stigning i Afskrivningerne skyldes for en Del det store ny og kostbare Materiel, hvormed Selskabets Flaade er bleven forøget, og der er desuden fortsat med Nedskrivning af det ældre Materiel, saaledes at nu over 50 Skibe er nedskrevet til Ophugningsværdi, hvilket i Forbindelse med det betydelige Reservefond i sjælden Grad konsoliderer dette vort største Dampskibsselskab.

Selskabet har haft en Indtægt af c. 38½ Mill. Kr., hvoraf er indsejlet godt Kr. 37,122,000. Udgifterne for samtlige Skibe har udgjort godt Kr. 28,720,000, hvoraf Kr. 7,165,000 til Kul, og Kr. 4,766,000 til Folkehold og Kostpenge etc., medens der til Reparationer og Forbrugs-genstande er anvendt Kr. 3,115,000, til Havne-, Told- og Skibsafgifter Kr. 2,776,000 og ved Losning og Ladning Kr. 5,785,000.

Selskabets Status viser en Balance paa næsten 48 Mill. Kr., og Skibenes Kapitalkonto er paa godt 34½ Mill. Kr., medens Bygningerne er bogført for c. 3 Mill. Kr. og der paa Nybygningskonto er opført Kr. 1,425,000.

Aarsberetningen indledes med en Udtalelse, hvori det hedder, at Aaret 1913 maa saavel for Selskabet som for Skibsfarten i Almindelighed betegnes som et særdeles gunstigt Aar. Gode Konjunkturer paa saa godt som alle Markeder har været fremherskende for de ni første Maaneder, og heller ikke for de tre sidste Maaneder har Selskabet følt nogen nævneværdig Nedgang i Sammenligning med 1912, dels fordi det store, moderne Materiel, hvormed Flaaden er bleven forøget, har bidraget væsentlig til at forbedre Resultatet af Driften, og dels fordi de gode Tider for Skibsfarten har gjort det muligt at tilvejebringe et bedre Forhold mellem de faste Tarifarfragter og de i de sidste Aar stærkt stigende Udgifter.

Den nordamerikanske Fart har med Hensyn til Passagerbefordringen stillet sig omtrent som i 1912, og Taksterne har været gode, da det fredelige Samarbejde mellem de transatlantiske Linier har været fortsat. Godsmængden baade fra og til Amerika har været tilfredsstillende. Gennemførelsen af den ny amerikanske Toldlov har i Efteraaret medført en fornyet betydelig Udførsel af Hvidkaal fra Danmark til Nordamerika.

Paa Grund af den nordtyske Værftsstrejke afleveredes den ny Amerika-Passagerdamper »Frederik VIII« først lige før Jul i Stedet for som kontraheret i Slutningen af August, hvilket naturligvis var en stor Skuffelse, da det var beregnet, at dette Skib skulde have udført tre Rejser i det forløbne Aar. Paa sin første Rejse mødtes Skibet af haarde Orkaner Vest for Skotland, hvilket i Forhindelse med et større Kulforbrug end beregnet efter Prøvetursresultaterne medførte, at Kaptajnen ansaa det for rettest at anløbe Azorerne for at komplettere Kulbeholdningen. Selskabet nærer de største Forhaabninger til dette Skib, der i enhver Henseende staar paa Højde med det bedste, som Nutiden kan yde.

Dampskibet »Maryland« afleveredes af samme Grund som »Frederik VIII« først i Begyndelsen af 1914, hvorimod »California«, Selskabets første Motorskib, bygget hos Burmeister & Wain, afleveredes til den fastsatte Tid og naede at fuldføre en Rundrejse inden Aarets Udgang, paa hvilken det viste sig som et fortrinligt Skib, hvis Maskineri har arbejdet fuldtud tilfredsstillende.

Den sydamerikanske Fart har været drevet i omtrent lignende Omfang som tidligere og med meget godt Resultat.

De europæiske Ruter har med stadig forøget Tonnage været drevet efter lignende Plan som hidtil og med meget tilfredsstillende Resultat. Efter Balkankrigens Afslutning genoptoges Levantfarten og for at imødekomme et længe næret Ønske om regelmæssig Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Antwerpen er der blevet etableret en 14dagslig Forbindelse mellem disse Pladser.

For at oparbejde Passagertrafikken mellem Kjøbenhavn og Riga har Dampskibet »Ficaria« i Sommermaanederne afløst Dampskibet »Hengest«.

Eksportruterne har i Løbet af Aaret arbejdet sig noget fremad igen navnlig som Følge af den stigende Eksport i Aarets sidste Maaneder. I Juli Maaned indsattes det elegante Passagerskib »A. P. Bernstorff« i Ruten. Dette Skib betegner i enhver Henseende et betydeligt Fremskridt og er ogsaa blevet modtaget med stor Velvilje af det rejsende Publikum.

Den indenlandske Fart er drevet i samme Omfang og med samme Materiel som Aaret forud.

Efter Opfordring fra Regeringen har Selskabet i Sommer indgivet Tilbud paa fortsat Drift af Ruten Kalundborg—Aarhus med nyt Materiel. Noget endeligt Svar foreligger vel ikke, men det synes, som om Staten ønsker at drive Ruten uden Selskabets Bistand. Selskabet begyndte denne Fart i 1875.

Farten paa Færøerne og Island har været drevet i samme Omfang som Aaret forud og har navnlig for Færøernes Vedkommende vist nogen Fremgang. Der er sluttet Overenskomst med Regeringen om Udvidelse af Farten paa Færøerne, saaledes at der for-

uden »Tjaldur« indsat et noget mindre Skib til Udførelse af 3 Foraars- og 3 Efteraarsrejser.

Som nævnt i forrige Aarsberetning overtog Selskabet, efter at Dampskibsselskabet Thore havde trukket sig tilbage fra Kystfarten paa Island, atter denne i Aaret 1913 for at imødekomme et Ønske fra den islandske Regering. Da samme Regering imidlertid nu støtter et Konkurrenceforetagende i Mellemrigsfarten, har Selskabet ikke følt Trang til at paatage sig yderligere Byrder ved Kystfarten.

Lægtertrafikken har været drevet i lignende Omfang som tidligere.

Flaadens Størrelse. Flaaden, der ved Aarets Begyndelse bestod af 125 Dampskibe (heri indbefattet 8 Bugserfartøjer) og 14 søgaaende Læglere med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af 160,985 Tons samt endvidere et Depotskib med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af 762 Tons, 35 dækkede Pramme med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af 1882 Tons, 1 Kulelevator med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af 86 Tons, talte ved Aarets Udgang 129 Dampskibe (heri indbefattet 9 Bugserfartøjer), 1 Dieselmotorskib, 1 Kulelevator, 14 søgaaende Læglere samt 38 dækkede Pramme med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af 182,426 Tons, hvortil kommer 42 aabne Pramme med en Bæreevne af 2,045 Tons.

Under Bygning ved Aarets Udgang var til Ruten Kjøbenhavn—Amerika Dampskibet »Maryland« hos Joh. C. Tecklenborg i Geestemünde med en Brutto Tonnage af 5,156 Tons, til Kjøbenhavn—Aalborg-Ruten en Dampers hos Burmeister & Wain paa c. 1,560 Tons, til Libau—Hull-Ruten en Dampers paa Helsingør Skibsværft paa c. 2,550 Tons og til Kjøbenhavn—Stège-Ruten en Dampers paa Frederikshavns Værft paa c. 335 Tons samt 2 aabne Kulpramme med en Bæreevne af c. 190 Tons.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Fortolkningen af Kulkontrakter. — S/S. »Klar« og S/S. »Oddfrid«, Amtsrådet i Stettin.

Det er endelig lykkedes at vinde en af de mange Sager som den store Strejke i 1912 gav Anledning til. Det drejede sig denne Gang om en Kontrakt mod Firmaet W. Kunstmann i Stettin, og Kontrakten gik ud paa, at Hr. Kunstmann skulde levere enten North Country Kul eller schlesiske Kul efter eget Valg til en vis fastsat Pris, hvorhos Kontrakten havde følgende Undtagelsesklausul:

»In the event of war or hostilities, strikes or lock-out or other cause beyond Suppliers' control affecting the working of this contract, deliveries are to be suspended during the continuance of such interruption.«

Rederen, som havde indgaaet Kontrakten, forlangte i Marts Leverance af ialt 105 Tons Kul til to af sine Skibe, men Hr. Kunstmann nægtede at levere Kullene, idet han paaberaabte sig den britiske Storstrejke. Af den Grund maatte Rederen købe Kul til forhøjet Pris, og Striden drejede sig nu om, hvorvidt Hr. Kunstmann var forpligtet til at godtgøre Rederen Differencen mellem den af Rederen betalte Pris og Kontraktprisen. Retten kom til det Resultat, at Hr. Kunstmann havde brudt Kontrakten ved at nægte at levere disse Kul, idet der paa det Tidspunkt ikke var nogen Strejke i Schlesien eller overhovedet noget i Vejen for at levere Kul fra Schlesien. Herom anfører Retten følgende:

I Følge Strejkeklausulen var Hr. Kunstmann kun berettiget til at ophæve Kontrakten, naar der forelaa Strejke med mere eller udenfor Leverandørernes Kontrol liggende Aarsager, som havde Indflydelse paa Kontraktens Opfyldelse. Det frengaar af den foreliggende Betænkning fra Købmandsforeningens Bestyrelse, at der paa den Tid, Leverancen skulde ske, ikke var nogen Strejke i de schlesiske Kulgruber, idet tværtimod Tilførslen af Kul i Schle-

sien havde taget et større Omfang end sædvanlig. Tilførslen af Kul til Stettin var ikke vanskeliggjort i nogen særlig Grad, idet Stopningen for Stettins Vedkommende kun drejede sig om én Dag; men naar Indklagede saa var i Stand til at levere schlesiske Kul, saa forelaa der ingen udenfor hans Kontrol liggende Aarsag, som hindrede Kontraktens Opfyldelse, thi Stigning i Markedsprisen alene er ikke i Kontraktens Forstand at anse som en Omstændighed, der i væsentlig Grad over Indflydelse paa Opfyldelsen af Kontrakten, det vil sige Anskaffelsen af Kullene for Skibet. Meget mere ligger en saadan Stigning netop indenfor Parternes Hensigt med at afslutte en saadan Kontrakt, hvis Øjemed nemlig er, at Rederen vil beskytte sig imod denne Risiko, der følger af Prisforandringer paa Markedet. Derfor kan den nævnte Klausul kun finde Anvendelse, naar der er Tale om en Indskrænkning i Tilførslen af Kul som en Følge af Strejken eller en anden af de i Klausulen nævnte Begivenheder.

Mulktering i Marseille for Overtrædelse af Toldlovgivningen.

Det nedenstaaende Brev til Foreningen fra en norsk Skibsreder viser, hvilket Ansvar Skibene kan paadrage sig i franske Havne, hvis der om Bord findes selv de ringeste Mængder Tobak eller Tændstikker, uden at disse opgives til Fortoldning:

»Ved dette Skibs sidste Anløb af Marseille i November blev der af Toldboden fundet om Bord 6 Pund Tobak, nogle Cigarer og en Pakke Tændstikker. Derfor er der betalt en Mulkt af Fres. 326.16. Kaptajnen skriver i et Brev følgende:

»Denne Mulktering drives nu i saa stor Skala i Marseille, at ingen slipper fri af den Grund, at Folkene (Rorkarlene) faar hele 40 pCt. af den Mulkt, som bliver paadømt et Skib, for hvad der kan findes. For vort Vedkommende saa fandtes af Toldvæsenet c. 6 Pund Tobak blandt Officerer og Mandskab, nogle Cigarer hos Maskinmesteren samt 1 — én — Pakke Tændstikker. Denne Pakke Tændstikker blev mulkteret med Fres. 73.08 — Maskinistens Haandfuld Cigarer over 90 Fres. og de hos Mandskabet for Resten nogle og tyve hver. Saa skulde de for hver Mand have Kvittering Fres. 3.08, men dette fik Mægleren annulleret, saaledes at jeg betalte for alle, og saaledes slap med Fres. 3.08 mod Fres. 21.56. Havde denne Mulkt ikke været saa vilkaarlig, eller dersom jeg havde kunnet bebrejde mig, at Manifestet ikke var rigtigt saa fik jeg jo tage Følgerne for det selv, men som det er, vil jeg det ikke, thi til et Eksempel kom Toldvæsenet om Bord Dagen efter og gav Mandskabet baade Tobakken, Cigarerne og Tændstikkerne tilbage. For det andet bliver det som et Slags »Tribut«, ethvert Skib maa betale, og som ingen slipper fri for — thi Officeren som følger med tør ikke mukke, ihvorvel han synes det er skændigt. Denne ny Kutyme har været i Kraft siden Begyndelsen af Aaret 1913, det med 40 pCt. til Rorkarlene.«

Franske og belgiske Tidsbefragtere.

Foreningen indskærper atter Rederne Nødvendigheden af ved Bortfragtninger til belgiske og franske Tidsbefragtere at indføre i Certepartiet en særlig Klausul, som berettiger Rederiet til, naar Fragten ikke betales prompt ved Forfaldstid, at trække Baaden tilbage, uden at det er nødvendigt at notere nogen Protest eller henvende sig til noget Tribunal eller anden Domstol i denne Anledning. Der er en Klausul, som bør findes i ethvert Tidscerteparti, efter hvad der nu i den senere Tid, vistnok til Skibsfartsverdenens Overraskelse, af Foreningen er blevet oplyst om de mærkelige Bestemmelser i saa Henseende i fransk og belgisk Ret. Selv om man har med en skandinavisk, en tysk eller en britisk Tidsbefragter at gøre, er det ikke sikkert, at man undgaar, at franske eller belgiske Domstole kommer til at domme i Sagen. Ligger Skibet i en fransk eller belgisk Havn, og Fragten ikke betales, vil Rederen ganske naturlig anse sig herrettiget til at meddele Befragteren, at Certepartiet er kancelleret. Det kan da hælde, at Befragteren lægger Beslag paa Baaden og paa

den Maade faar Spørgsmaalet ind for fransk Domstol, som da efter al Sandsynlighed vil føle sig bunden af sit eget Lands Love og kende for Ret, at Rederiet har brudt Kontrakten ved at annullere den uden Domstolens Intervention. Foreningen minder om, hvad den vistnok tidligere har gjort opmærksom paa, at i al Fald Handelstribunalet i Antwerpen har anset sig kompetent til at give en insolvent Befragter Henstand med Fragtens Betaling, saaledes at Certepartiet forbliver i Kraft, indtil Fristen er udløbet. Om Rederen, nægter i Mellemtiden at lade Skibet indtage Last eller at lade Kaptajnen undertegne Konnossementer, bliver han formodentlig anset som den, der har brudt Kontrakten. Det er vistnok saaledes, at man baade i Frankrig og Belgien i Sager af denne Art kan opnaa en Dom med en Hurlighed, som man ikke kender til i de andre Lande; det siges endogsaa, at man i Frankrig kan faa en Dom i Løbet af fire Timer; men det er kun Teori, thi der vil altid i Lande som Frankrig og Belgien, hvor der lægges en efter vore Retsbegreber ganske overdreven Vægt paa Ceremonier og Formaliteter af forskellig Art, være en hel Del saadant at iagttage, inden Sagen kan blive fremmet. I Frankrig er det i al Fald nødvendigt, at der udskrives en Fuldmagt, og det er ikke enhver Reder givet uden Frist at faa udskrevet en fransk Fuldmagt og finde en Advokat, som Sagen kan overgives til og overhovedet faa Spørgsmaalet afgjort ved Tribunalen med en saadan Hurlighed, at der ikke kan blive Spørgsmaal om et endogsaa meget stort Tab for Rederiet. Og hvad skal Rederen gøre i Mellemtiden? Det tager f. Eks. et Par Uger, inden alt bliver i Orden, og man kan faa en Tribunaldom. Imidlertid ligger Skibet under Lastning eller med Last om Bord. Vægrer Kaptajnen sig ved at tage imod Last eller imod at undertegne Konnossementer, saa formoder Foreningen, at han anses for at have brudt Kontrakten, fordi denne jo angives at være i Kraft, indtil den opløses af Tribunalen. Rederens Stilling er i Virkeligheden saadan, at hvad han end gør, saa bliver det enten et stort Tab eller et stort Ansvar for ham. Den, der én Gang har prøvet en saadan Sag i Frankrig eller Belgien, undgaar sikkert i Fremtiden baade franske og belgiske Tidsbefragtere men værre er det jo, hvis man risikerer at skulle søge Tribunalets Medvirken til Kontraktens Opløsning ogsaa i Tilfælde, hvor man har at gøre med skandinaviske, tyske eller britiske Tidsbefragtere.

H. Vogemanns Tidscerteparti.

Foreningen har ikke forsømt nogen Lejlighed til at advare Rederne mod at indlade sig paa at bortfragte deres Skibe paa Tid paa Grundlag af Befragternes egen Form. Det har været glædeligt at se, hvorledes Ballime-Certepartiet i de gode Tider har vundet Indpas, og Foreningen haaber, at Udviklingen gaar i den Retning, at det vil blive anset som en højst besynderlig Ide, om nogen Tidsbefragter i Fremtiden skulde komme til en Reder og fremlægge sin egen Kontrakt med Begæring om, at Fragten afsluttes paa Grundlag af den. Fra Tid til anden har Foreningen naar dertil har været Grund, i sine Cirkulærer henledt Opmærksomheden paa urimelige Klausuler i Befragternes Tidscertepartier. Foreningen skal supplere disse Eksempler med et, nemlig H. Vogemanns Certepartiform: denne indeholder flere højst usædvanlige Klausuler, som en Reder kun vil acceptere, naar han ikke lægger Mærke til dem eller ikke forstaar deres Betydning. Fremfor alt gælder dette Tidstabklausulen nemlig Prg. 14 i Certepartiet, hvor der ved Siden af »deficiency of men and stores« er nævnt »strikes, stoppage of labour«, hvilket med andre Ord vil sige, at naar Hr. Vogemann sender Skibet til en Plads, hvor der er Strejke eller Arbejderuroigheder, og der som en Følge deraf bliver Tidstab, saa kan Skibet risikere at ligge Uge efter Uge eller Maaned efter Maaned, uden at Rederiet faar en Øre i Fragt. Dette er jo i den Grad udenfor al Rimelighed, at det er utænkeligt, at en opmærksom Reder vil indgaa derpaa. Ved Siden

heraf er det kun en Bagatel, at der ikke i denne Klausul er den sædvanlige Tidsbegrænsning af 24 Timer, men overhovedet ingen Begrænsning med Hensyn til Tiden.

Endvidere henleder Foreningen Opmærksomheden paa Certepartiets Klausul 11, hvorefter Kaptajnen, naar det forlanges af ham, skal give Befragternes Agenter Fuldmagt til at undertegne Konnossementerne. Foreningen har set saa mange Eksempler paa, hvad det kan føre til, at en Befragter selv undertegner Konnossementerne, at den indstændig maa advare imod at gaa med paa nogen saadan Bestemmelse. Den eneste Kontrol, som Rederen har med, at Certepartiets Betingelser med Hensyn til Last, Farvand o. s. v. overholdes, er netop den, at Kaptajnen selv kontrollerer Konnossementerne. I samme Øjeblik et Konnossement er udstedt og undertegnet af Befragterne paa Kaptajnens Vegne, bliver Rederiet forpligtet til at opfylde denne Kontrakt, selv om den gaar udenfor Tidscertepartiets Betingelser, og Rederiet faar Ansvar eller risikerer i al Fald at gøre det, om Konnossementet indeholder urigtige Opgaver med Hensyn til Datoen for dets Udstedelse, Lastens Art, Mangler o. s. v. Det er desværre ikke vanskeligt at nævne Eksempler paa dette sidste.

Kommissionsspørgsmaalet.

En Reder forelagde Foreningen det Spørgsmaal, om en Mægler kunde forlange Kommission i et Tilfælde, hvor Skibet ikke kommer tidsnok til at klare Kancelleringdagen med den Følge, at Befragterne annullerer Kontrakten. Kommissionen var betalt med en vis Procentdel af Fragtens Beløb og skulde betales ved Certepartiets Underskrift »ship lost or not lost«. Vedkommende Reder fandt det tvivlsomt, om han under disse Omstændigheder var forpligtet til at betale Kommissionen og henvendte sig i den Anledning til Foreningen, og denne udtalte som sin Formening, at Mæglerne er berettiget til Kommission i et saadant Tilfælde. Det gjaldt her kun om en enkelt og mindre Rejse, saa det ikke var noget stort Beløb, der skulde betales i Kommission. Imidlertid henstiller vedkommende Reder til Foreningen at henlede Opmærksomheden paa Nødvendigheden af, at Rederne forbeholder sig, at der ikke skal betales Mæglerkommission, naar Befragtningskontrakten annulleres. Foreningen kan egentlig ikke sige, at den vilde finde det rigtigt, at Mæglerne skulde have alle Udlæg og alt Arbejde forgæves, fordi Skibet af en eller anden Grund, som ligger helt udenfor Mæglerens Kontrol, kommer saa sent til Lastepladsen, at Befragterne bliver berettiget til at annullere Kontrakten. Paa den anden Side er det muligt, at der i saa Fald burde tilkomme Mæglerne en mindre Kommission, end om Rejsen blev udført, eller at Mæglerne f. Eks. fraskriver sig Ret til Kommissionen i et saadant Tilfælde paa Betingelse af, at de faar Anledning til at fragte Skibet for en ny Rejse i Stedet for den annullerede. Det hele Spørgsmaal om Mæglerkommissionen ofres efter Foreningens Mening allfor liden Opmærksomhed; det kommer navnlig frem i Tilfælde, hvor det drejer sig om Kontrakter for større Transporter med flere Rejser eller om Tidsbefragtninger for et længere Tidsrum. Hvor Kontrakterne blive annulleret under saadanne Forhold, synes det lidet rimeligt, at Mæglerne trods Annulationen skulde kunne kræve Betaling af Kommissionen for samtlige Rejser eller for hele Certepartietiden. Det kan dreje sig om overordentlig store Beløb, og en Række af Processer viser, at Rederne som Regel tager Fejl, naar de mener, at de kan slippe fri for at betale Kommission, som er betinget betalbar paa vanlig Maade ved Certepartiets Underskrift, selv om Kontrakten annulleres kort efter, at den er blevet afsluttet, og selv om det maaske er Praxis, at Mæglerne f. Eks. ved Tidsbefragtning kun inkasserer sin Kommission, efterhaanden som Fragten optjenes.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 494. Portuguese East Africa—Lourenço Marques Approach. (1) Polana channel—Light-buoy established. Former Notice. No. 1641 of 1913. Position. On southern side of channel near western entrance, at a distance of 2 miles and eight-tenths of a cable, 245° (S. 84° W. Mag.), from Chelina shoal light. Lat. 25° 57' 04" S., long. 32° 39' 32" E., on chart No. 646. Description. Light-buoy painted black, exhibiting a fixed red light. Note. Owing to irregularity in the working apparatus of Chelina shoal light, »Irregular 1914« has been placed against this light on the charts.

(2) Ribeiro shoal—Alteration in character of light. Former Notice. No. 717 of 1913. Position. On southern end of reef. Lat. 25° 54' S., long. 32° 48' E. Abridged description of new light. Lt. F., R. G. Details. The fixed white light with red sector has been replaced by a light of the undermentioned characteristics. Character. A fixed green light with red sector. Sectors. Green from the bearing 236° (S. 74° W. Mag.), through west, to 100° (S. 62° E. Mag.). Red elsewhere. Note. The other details of this light remain unaltered. Variation. (1) 19° W., (2) 18° W. (Notice No. 494 of 1914, dated 30th March).

Charts affected. No. 646, Lourenço Marques (1), No. 644, Delagoa bay. No. 648, Delagoa bay to River Zambezi. No. 2089, Tugela river to Delagoa bay. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, Nos. 61 a, 61. Africa Pilot, Part III., 1906, pages 194, 195, 199, 200; Revised Supplement, 1911.

No. 496. Bay of Bengal, Burma—Mergui Archipelago. Whale bay—Existence of a rock. Position. At a distance of 2 1/10 miles, 43° (N. 43° E. Mag.), from Mawnt point. Lat. 11° 33' 20" N., long. 98° 34' 00" E., on chart No. 216 a. Depth. Just uncovers at low water. Remarks. The symbol for a rock awash at low water has been placed on the charts in the above position. Note. The rock is known as »Campbell rock«. Variation. Nil. (Notice No. 496 of 1914, dated 31st March).

Charts affected. No. 216 a, Mergui archipelago. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 540.

No. 501. South Indian Ocean—Madagascar. Wireless storm-signals experimentally established. A system of Wireless signals to indicate the regions threatened by cyclones is experimentally established on the east, north-west and west coasts of Madagascar, as undermentioned: (1) A cyclone affecting the region north-west of Madagascar or the Mozambique channel: The signal, coming from the Tananarive observatory, will be made at every even hour, between 6 hours and 24 hours (inclusive), by the stations at Mayotta and Mojaanga alternately. (2) A cyclone affecting the region north-east and east of Madagascar: The signal will be made at every even hour, between 6 hours and 24 hours (inclusive) by the stations at Mayotta and Diego Suarez alternately. In both cases, the signal will be preceded and followed by a warning signal ———— repeated at short intervals. This signal, which is exclusively reserved for this purpose, will be sufficient, in the event of no further details being given, to indicate that there is reason to fear the passage of a cyclone. Ships provided with wireless apparatus are invited to signal immediately any information concerning cyclonic disturbances to the Wireless Telegraph stations of the colony, in order to extend the range of these signals as far as possible. Note. It is assumed that the above-mentioned time is Standard Mean time of the 45th meridian. (Notice No. 501 of 1914, dated 31st March.) Publication. South Indian Ocean Pilot, 1911, page 11.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav. »Efterretninger for Søfarende« udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er i Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Samil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagfatter i Parentes), og de, der angaa Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

638. Sverrig. Bottniska Bugt. Fyrskibe atter udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i Gefle er Fyrskibene *Västra Banken* 60° 53' 48" N. 17° 55' 10" E., *Finngrundet* 61° 01' 50" N. 18° 31' 35" E., *Grepén* 60° 28' 10" N. 18° 17' 38" E. og *Grundkallen* 60° 29' 57" N. 18° 54' 25" E. atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 51/521 København 1913.)

639. Finland. Bottniska Bugt. Gräsgrund og Hungerberg. Baaker nedlagt.

(»Nachrichten für Seefahrer« Nr. 14/836. Berlin 1914.)

Følgende Baaker er nedlagt:

1. *Hungerberg* Baake med en halvrund Skive over en hvid Firkant ved *Ykspöla* Red ved *Gamla Karleby*, 63° 52' N. 22° 59 1/2' E.
2. *Gräsgrund* røde Spirbaake med hvid Trekant ved *Jakobstad*, 63° 44' N. 22° 37' E.

640. Rusland. Moonsund. Stapelbotten. Lystønde forandret Farve.

(»Nachrichten für Seefahrer« Nr. 14/904. Berlin 1914.)

Stapelbotten Lystønde ved det N.-lige Indløb til *Moonsund* er malet rød. 59° 08' N. 23° 00' E.
(Kort Nr. 205.)

(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 11/462. København 1914.)

641. Rusland. Dagö N. Glotova Banke og Vinkova Banke. Grund fundet.

Afmærkning forandret.

(»Nachrichten für Seefahrer« Nr. 14/837. Berlin 1914.)

N. for *Glotova* Banke er fundet en Grund med 8,8 m Vand. 59° 12' 16" N. 22° 16' 43" E.

Afmærkningen er nu som følger:

1. *Glotova* Banke. a) N. for den ny 8,8 m Grund ligger to hvide Spiritønder hver med 1 sort nedadvendt Kost. 59° 12' 14" N. 22° 16' 5" E. b) c. 45 m N. for de under a nævnte Spiritønder ligger en hvid Lystønde, mærket „1“, som viser hvidt Et-Lyn. 59°

12',^g N. 22° 16',^g E. c) W. for Banken ligger en sort-hvid Spiritønde med 2 mod hinanden vendte sorte Koste. 59° 11',^g N. 22° 16',^g E. d) E. for Banken ligger en hvid-rød Spiritønde med 2 fra hinanden vendte røde Koste. 59° 11',^g N. 22° 17',^g E.

II. *Vankova* Banke. a) W. for Banken ligger en sort-hvid Spiritønde med 2 mod hinanden vendte sorte Koste. 59° 10',^g N. 22° 15',^g E. b) E. for Banken ligger en hvid-rød Spiritønde med 2 fra hinanden vendte Koste. 59° 11',^g N. 22° 19',^g E. c) S. for Banken ligger to røde Spiritønder hver med 1 opadvendt rød Kost. 59° 10',^g N. 22° 18',^g E.

(Kort Nr. 205.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1901. København 1913.)

642. Tyskland. Pillau. Seetief. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/830. Berlin 1914.)

De røde Spiritønder *C*, *D* og *E* i *Pillauer Seetief* er inddraget og bliver ikke udlagt, før Uddybningen af Løbet er fuldført. Den røde Spiritønde *F* er flyttet c. 150 m SE. efter til 54° 38' 29" N. 19° 53' 14" E.

(Kort Nr. 206.)

643. Tyskland. Hela. Vrag borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/831. Berlin 1914.)

Vraget af Damperen *Koster* er borttaget. Den grønne Stumpstønde med N-lig Topbetegnelse, der lå c. 50 m NNE. for Vraget, er inddraget. 54° 41',¹ N. 18° 44',^g E.

(Kort Nr. 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/646. København 1913.)

644. Tyskland. Greifswalder Oie. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/832. Berlin 1914.)

Greifswalder Oie Fyr er slukket, og det midlertidige Hjælpefyr, som har samme Karakter, er tændt. Hjælpefyret: 54° 15' 03" N. 13° 55' 44" E.

(Kort Nr. 160.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/508. København 1914.)

645. Tyskland. Greifswalder Bodden. Lauterbach. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/832. Berlin 1914.)

Det hvide, faste Fyr paa det S-lige Molehoved ved *Lauterbach* Havn er forandret til et rødt, fast Fyr. Synsvide: 2 Sm. 54° 20' 30" N. 13° 30' 30" E.

(Kort Nr. 160.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1528. København 1913.)

646. Tyskland. Stralsund. Gellen. Oplysning om Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/833. Berlin 1914.)

Vraget af Lodsbaden, som var sunket c. 100 m W. for den røde Spiritønde *J* i *Gellen*, er ikke mere farligt for Sejladsen, og Afmærkningen er inddraget. 54° 27' 22" N. 13° 03' 42" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/2425. København 1913.)

647. Tyskland. Lübeck. Travemünde. Privat. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/834. Berlin 1914.)

Fyret paa den hvide Baake paa N.-Siden af Halvøen *Privat*, der er Forfyr i Indsejlingslinien, viser ligesom de øvrige røde Blinkfyr ved *Trave*, som man skal have om Bagbord for Indgaende, rødt To-Blink hver 8^s, Blink 1,^gs, Mørke 1,^gs, Blink 1,^gs, Mørke 3,^gs. 53° 57' 32" N. 10° 53' 15" E. Positionen svarer til *daniske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer den til *tyske* Kort.

(Kort Nr. 235.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1477. København 1913.)

675. Tyrkiet. Marmorhavet. Ohnris Adasi (Khairsiz Ada eller Aynshah). Fyr forandres.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 65/622. s-Gravenhage 1914.)

Det hvide Lyngfyr paa Øen *Khairsiz Ada* forandres snarest — uden nærmere Bekendtgørelse — til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 110 m. Lysevne: 10 Sm. 40° 38' 40" N. 27° 29' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/878. København 1913.)

676. Tripolis (Libyen). Tripolis Havn. Fyr forandret.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 95/267. Genova 1914.)

Den røde Lysvinkel i Fyret paa Fort *Spanish*, der lyser over *Kalyuscia* Grundene, er nu synlig i Pejlinger fra 232° til 242°. Lysevne: 10 Sm.

Ved Havari paa Fyrapparatet erstattes den røde Lysvinkel med en anden rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 230° til 243°. Lysevne: 5 Sm. 32° 54' 27" N. 13° 11' 20" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 83/1876. pkt. 4. København 1912.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

677. Norge. Radiotelegrafiske Tids- og Vejsignaler. Anmodning.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/89. Kristiania 1914.)

Skibe med Radiotelegraf-Apparater gøres opmærksom paa, at Marinens Navigationsvæsen hver Formiddag i Tiden fra Kl. 11 t. 40 m. til 11 t. 50 m. og fra Kl. 0 t. 44 m. til 1 t. 15 m. modtager radiotelegrafiske Tids- og Vejsignaler fra *Paris* og *Norddeich*. Skibe, som er i Nærheden af *Kristianafjord*, anmodes derfor om ikke uden Nødvendighed at afsende Telegrammer i ovennævnte Tidrum.

- 666. Italien W.-Kyst. Marina di San Vincenzo. Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/857. Berlin 1914.)
 Ved Husene ved *Marina di San Vincenzo* Strand er tændt 3 hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 7 Sm. Synsvidde: 6 Sm. c. 43° 06' N. 10° 32½' E.
- 667. Sicilien E.-Kyst. Messina. San Ranieri. Fyr forandres.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 109/311. Genova 1914.)
 Paa Grund af Forandringer ved Fyret paa *San Ranieri* Pynt vil dette om kort Tid blive slukket, og et hvidt Blinkfyrt, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 0,7 s., Mørke 4,3 s., vil midlertidig blive tændt paa N.-Hjørnet af Taarnets Balkon. Flammens Højde: 31 m. Lysevne: 15 Sm. 38° 11' 32" N. 15° 34' 33" E.
- 668. Sicilien N. Ustica. Uomo Morto. Fyr forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/860. Berlin 1914.)
 Fyret paa *Uomo Morto* paa *Oen Ustica* er forandret til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 30 s., Blink 4 s., Mørke 26 s., 38° 42' 42" N. 13° 12' 00" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2355. København 1913.)
- 669. Malta. Grand Harbour. Havnesignal.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 506. London 1914.)
 Naar engelske Krigsskibe er for Ind- eller Udgaende, er et rødt Flag hejst paa Kastellet's Signal Station, Toldbodbygningens Flagstang eller Slotstaarnets Flagstang. Naar dette Flag vajer, maa andre Skibe ikke forlade deres Plads i Havnen eller staa ind i denne. 35° 54' N. 14° 31½' E.
- 670. Italien E.-Kyst. Ortona. Fyrs Lysevne.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 109/316. Genova 1914.)
 Ortona grønne Fyr med En-Formærkelser har kun en Lysevne paa 5 Sm. 42° 21' N. 14° 25' E.
- 671. Østerrig-Ungarn. Oplysning om Fyrs Synsvidde.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 12/335, 337, 339 og 340. Pola 1914.)
 Synsvidde for efternævnte Fyr er:
 1) *Kap Merlera* Fyr: 6 Sm. 44° 48' N. 14° 00' E.
 2) *Spitze Pobjana* dobbelte Fyr: 7 Sm. 44° 33' N. 14° 26' E.
 3) *Edland S. Pietro dei Nembj* Fyr: 3 Sm. 44° 27' N. 14° 33' E.
 4) *Spitze Negrito* Fyr: 5 Sm. 44° 58' N. 14° 37' E.
 5) *Bescanovoa Buchi* Fyr: 2 Sm. 44° 58' N. 14° 45' E.
- 672. Østerrig-Ungarn. Pola. Fyr forandret.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 13/408. Pola 1914.)
 Det røde Fyr med Formærkelser paa Taget af Vandbygningsvæsenets Direktionsbygning er forandret til et rødt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 5 s., Blink 2 s., Mørke 3 s. I øvrigt uforandret. 44° 51' N. 13° 50' E.
- 673. Tyrkiet. Marmorhavet. Zindjir Bozan Banke. Lystønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 517. London 1914.)
 En rød og hvid vandret stribet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 10 s., Blink 4 s., Mørke 6 s., er udlagt 1,26 Sm 336° (misv. N. t. W. 7/8 W.) fra Ruinen af *Fanos* Fyrtaarn. Flammens Højde: 4 m. Lysevne: 5 Sm. 40° 25½' N. 26° 45¼' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1356. København 1912.)
- 674. Tyrkiet. Marmorhavet. Dohan-Aslan Banke. Lystønde ombyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 517. London 1914.)
 Lyshaanden ved *Dohan-Aslan* Banke er ombyttet med en rød og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 4 s., Mørke 6 s., og som ligger 0,75 Sm SE. for *Dohan Aslan Burnu*. Flammens Højde: 4 m. Lysevne: 8 Sm. c. 40° 30' N. 26° 52' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/2121. København 1913.)

- 648. Tyskland. Kieler Bugt. Kolberger Heide. Oplysning om Losseplads.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/836. Berlin 1914.)
 Lossepladsen NE. for *Kolberger Heide* er nu afmærket paa følgende Maade: a) Paa W.-Hjørnet ligger rød Lystønde 1, der viser orangefarvet, fast Lys. 54° 27' N. 10° 20' E. b) Midt paa SW.-Kanten ligger grøn Spiritønde Nr. 1 med 1 opadvendt Kost. 54° 27' N. 10° 20' E. c) Paa S.-Hjørnet ligger rød Lystønde 2, der viser orangefarvet, fast Lys. 54° 26' N. 10° 21' E. d) Paa N.-Hjørnet ligger grøn Spiritønde 2 med 2 opadvendte Koste. 54° 27' N. 10° 21' E.
(Kort Nr. 157, 160 og 243.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/742. København 1910.)
- 649. Tyskland. Silen. Fyr permanent.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/908. Berlin 1914.)
Schleimünde, Rabelsund, Grimsnis og *Kappeln* Ledefyr, der var tændt til Forsøg, brænder nu permanent. *Schleimünde*: 54° 40½' N. 10° 02¼' E.
(Kort Nr. 157, 160, 241 og 243.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2468. København 1913.)
- 650. Tyskland. Flensborg Fjord. Flensborg. Fyr flyttes.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/905. Berlin 1914.)
 I en nær Fremtid flyttes de to røde, faste Fyr, der leder ind til *Flensborg* Havn; samtidig forøges Synsvidden til 5 Sm. Forfyret skal vises fra en rød Fyrbaake. Flammens Højde: 20 m. 54° 47' 47" N. 9° 26' 04" E. Bagfyret skal vises fra en rød Fyrmast, der staaar 188 m 210° (misv. SW. 3/8 S.) fra Forfyret. Flammens Højde: 28 m. 54° 47' 41" N. 9° 25' 59" E. Den ny Ledefyrlinie fører i 5,5 m Vand over SE.-Hjørnet af *Osbekgrund*, i øvrigt er der mindst 7 m Vand i Fyrinlinen. Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tydske* Kort.
(Kort Nr. 243 og 253.)
- IV. N-lige Ishav og Nordsøen.**
- 651. Norge. Jæderens Rev. Lys- og Fløjteønde ombyttes midlertidig.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 3. Kristiania 1914.)
 Paa Grund af Eftersyn vil *Jæderens Rev* Lys- og Fløjteønde midt i April d. A. midlertidig blive ombyttet med en Tønde med Stage. 58° 46' 00" N. 5° 24' 45" E.
- 652. Tyskland. Nordergründe. Opmaalingsstønder udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/906. Berlin 1914.)
 Paa *Nordergründe* er der til Opmaalingsbrug midlertidig udlagt to Spiritønder. Baaketønden *Nordergründe W*: 53° 56¾' N. 7° 58½' E.
- 653. Tyskland. Weser. Skydning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/841. Berlin 1914.)
 Dette Aars Skydeøvelser paa *Weser* afholdes: Fra Begyndelsen af April til Slutningen af Maj og fra Midten af November til Begyndelsen af December. Skydefeltet begrænses mod N. af en Linie: Tønde 16 — *Fedderwarden* 3, mod S. af en Linie: tidligere Fort *Brinkantof I* — Fort *Langlütjen I*, og det er spærret for al Sejlads. Naar der skydes, er der paa Fortet, hvorfra der skydes, hejst Flag B eller en rød Lanterne. Paa *Holeweg* og *Mejersledge* Fyrtaarne er der fra 1 Time for Skydningens Begyndelse indtil dens Ophør, hejst Flag B eller en rød Lanterne. Politidampene fører et rødt Flag eller en rød Lanterne paa Toppen. Dampene, som — paa Grund af deres Længde, Dybgaende eller af andre Grunde — ikke kan følge Politidampernes Anvisning eller ankre, men er tvungen til at passere Skydefeltet, skal saa vel om Dagen som om Natten give 8 korte Stød i Dampfløjten. Disse Dampere passerer Skydefeltet paa egen Risiko.
 Den 16de, 20de og 22de Maj er Førvandet sandsynligvis spærret hele Dagen.

Frå Begyndelsen af Maj indtil Midten af September, i Oktober og i December d. A. afholdes der sansynlighvis Øvelser om Dagen paa et Felt, der ligger uden for den dybe Rende i det E.-lige Farvand og begrænses mod N. af en Linie fra Tønde K til Tønde Y, mod S. af en Linie fra Fort *Langtitten II* til Fort *Brinkmanhof II*, og inden for dette Areal er den egentlige Øvelsesplads afmærket med fire gule, almindelige Tønder med rødt Flag. Rektet er spærret for Sejlads; naar det er spærret om Natten, vises fra en Pram et hvidt, lodret Dobbeltfy. *Hoheweg* Fyr: 53° 42' 34" N. 8° 14' 34" E.

654. Tyskland. Jade. Minsener Sand Fyrskib midlertidig omlyttet. Taage-signal forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/842. Berlin 1914.)

Minsener Sand Fyrskib er paa Grund af Efterrysn midlertidig ombyttet med et Reservetyrskib, der har samme Fyrkarakter og Dagsmærker.

Frå den 6te April indtil Reservetyrskibet inddrages, gives Taagesignal med Horn, Et-Stød hver 30 s., Stød 5 s., Pause 25 s.. Kommer Taagehornet i Orden, gives Taage-signal med Klokke, To-Slag hver 30 s., og endvidere et Knaldsignal hver 5 m.. c. 53° 49' N. 8° 05' E.

655. Holland. IJ. Amsterdamm. Fyr tændt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 73/691. 2. Gravning 1914.)

Paa den N.-lige Bred af *I J* er tændt et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er rødt i Pejlinger fra 59° til 79°, i øvrigt er det hvidt. Fyrbaake paa Kronen af Diget paa Pynthen mellem den W.-lige Hovedkanal og Sidekanal *I*. Flammens Højde: 8 m. 52° 24', 7' N. 4° 51', 7' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

656. Frankrig. Pennare'h. La Junent. Somærke ødelagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 135/768. Paris 1914.)

Den sorte Stenbaake med Cyhinder paa Skæret *La Junent de Pennare'h* (Ar *Glazek*) er ødelagt af Søen. 47° 46' 45" N. 4° 21' 53" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1633. København 1911.)

657. Frankrig. Estuaire de la Gironde. Grunde.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 135/771. Paris 1914.)

I *Passé Sud* er fundet to Grunde med 2,5 m Vand. Grundene ligger c. 400 m fra hinanden og tæt ved Linien „*Saint Pierre*“ Fyr overet med *Le Chay* gamle Fyr omtrænt midt imellem de sorte Tønder *S. E. du Chevier no. 4* og *Roche du Gros Terrier no. 4*. Grundene strækker sig fra Linien mellem disse Tønder c. 450 m ind mod Land. W.-lige Palle: 45° 32' 23" N. 1° 09' 48" W. E.-lige Palle: 45° 32' 33" N. 1° 09' 20" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/433. København 1914.)

658. Portugal. Leixões. Belysning forandret.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 6/10. Lissabon 1914.)

Den 1ste April 1914 er følgende Forandringer foretaget ved Havnen:

1. Paa N.-Molens Hoved er tændt et grønt Lysfy, der viser Et-Lyn hver 6 s., Lyn 1/2 s., Mørke 3 1/2 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra SW. gennem W. og N. til NE. Lysvæne: 8 Sm.

2. Fyret paa S.-Molens Hoved er forandret til at vise To-Lyn hver 6,1 s., Lyn 0,3 s., Mørke 1,3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 4,3 s. Lysvinkleme er uforandrede.

Indgaaende Skibe skal holde sig i den hvide Lysvinkel i S.-Molens Fyr og stadig holde N.-Molens Fyr i Sigte. S.-Molens Fyr: 41° 10' 12" N. 8° 42' 26" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/383. København 1914.)

659. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Plymouth. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/991. Washington 1914.)

I *Main Channel* er *Channel Spirit* tønd 4 A udlagt i 5,4 m Vand 73 1/4° (misv. E. 1/4 N.) fra *Dutchy Pier* Fyr og 117 1/2° (misv. SE. 1/4 E.) fra *Standish Monument. Dutchy Pier* Fyr: c. 42° 00' N. 70° 39' W.

660. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Hell Gate. Mill Rock S.-lige Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/998. Washington 1914.)

Omtrænt den 12te Maj 1914 forandres *Mill Rock* S.-lige Fyr til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Flammens Højde: 9 m. Rødt Gitter-taarn. 40° 46' 46" N. 73° 56' 24" W.

661. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Governors Island Extension Fyr. Taagesignal forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/999. Washington 1914.)

Omtrænt den 1ste Maj 1914 forandres Taagesignalet ved *Governors Island Extension* Fyr saaledes, at Klokken giver Et-Slag hver 10 s. i Stedet for hver 30 s.. 40° 41' 35" N. 74° 01' 13" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1065. København 1911.)

662. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. South Shoal. Tønde ombyttet med Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/1000. Washington 1914.)

South Shoal Spidstønde Nr. 4, der ligger 46 1/4° (misv. NE. 3/4 N.) fra Kap *Henlopen* Fyr og 153 1/2° (misv. S. t. E. 1/2 E.) fra *Brentquaine Shoal* Fyr, er ombyttet med en Klokketønde. Kap *Henlopen* Fyr: 38° 46 3/4' N. 75° 05' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/96. København 1914.)

663. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. James Floden. Jordan Point. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/1002. Washington 1914.)

Jordan Point røde, faste Forfyr er tændt. Det vises fra en rød Fyrbaake, der staar i c. 1/2 m Vand c. 1200 m 99 1/2° (misv. E. t. S. 1/4 S.) fra *Jordan Point* Fyr. Disse 2 Fyr overet leder gennem den nedre Del af den gravede Kanal. Forfyrret: 37° 18' 41" N. 77° 12' 38" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

664. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Barataria Bugt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/1006. Washington 1914.)

1. *Shell Island* Fyr. Et ubevogtet, hvidt, fast Fyr er tændt paa en hvid Fyrbaake i c. 1 m Vand paa E.-Siden af Løbet tæt ved *Shell Island*. 29° 20' 52" N. 89° 56' 25" W.

2. *Bayou Regaul* Fyr. Et ubevogtet, hvidt, fast Fyr er tændt paa en hvid Fyrbaake i c. 1 m Vand ud for Pynthen paa E.-Siden af *Bayou Regaul*. 29° 16' 10" N. 89° 57' 40" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

665. Italien W.-Kyst. Livorno. Løb midlertidig spærret.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 109/315. Genova 1914.)

Paa Grund af Uddybningsarbejder er det N.-lige Indløb til *Livorno* spærret indtil videre. 43° 33' N. 10° 17 3/4' E.

Fragtmarkedet.

Der er meget lidt Forandring at notere i Ugens Løb. I de fleste Retninger er Tønnen Ireven, og Pnaskelelligdagene har selvfølgelig ogsaa gjort deres Indflydelse gjældende. — Strejken i Yorkshire vedvarer, hvilket har fremkaldt nogen Depression i Raterne fra Tynen og Forthet, som gennemgaaende er en Kende lavere. Kul-laster, navnlig til Østersøen, er knappe pr. prompt, og det er stadig vanskeligt at faa »stemt«. Nordamerika er fast men stille, La Plata uforandret. Sortehavet, Middelhavet og Østen høve. Der sluttedes bl. a. som følger:

Østen. Eris Port Pirie 21/6 Antwerpen (10.000 Tons Baad), Juni. Ris Akyab 18/ Holland, 6 d. mere Antwerpen, Bremen eller Hamburg. 25. April—5. Maj. Birma 18/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet. April. Fra Bombay 13/ Dødvægtsbasis Hull og Middlesbro, 14/ Hull og Dunkerque prompt. Kurrachee 13/ à 13/3 (→ 2 pCt.) Basis én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 15.—30. April—Juni.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Basis 6/6 til Rotterdam fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa, 3 d. mindre Byg, 15.—30. April, samme Rate fra Sulina, prompt, mindre Baade 7/3 N. C. eller »any«, 7/9 Hamburg, 8/6 én Havn Danmark, prompt. Azov (store Baade) 7/3 Rotterdam, 7/6 Antwerpen eller Weseren, 8/6 Hamburg, 15.—30. April. 0/3 à 9/9 Busis én Havn Danmark. April. Donauen 7/6 Rotterdam, 7/9 Antwerpen, 8/ Hamburg, 3 d. mindre Byg, meget prompt. Erts 6/ Nikolajeff/Rotterdam (7.000 Tons Baad med 2.500/2.500 daglig), prompt. Salt Eupatoria/Riga 10/ (4.500), 11/ Arabat Bay/Riga (6.000), April—Maj.

Middelhavet. Raterne er paa det nærmeste helt igennem som forrige Uge, og der sluttedes ikke stort andet end Erts.

Nordamerika. Planker 46/3 St. John N. B./Whitehaven (540 Stds.). Kul Baltimore 11/6 Genua. April. Tommer fra Golfen 80/ Amsterdam, Delfzyl og Sunderland, 20. April—20. Maj. Sukker fra Kuba 13/6 Liverpool eller Greenock. 15/ London. April. 12/ Liverpool eller Greenock, Maj.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 13/6 à 14/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, prompt, 15/ pr. Maj—Juni.

Østersøen ligger fremdeles mat, og Raterne er som i forrige Uge. Fra St. Petersborg kan faas Mk. 19 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam. De første Dampere menes at ville kunne naa ind om en Uges Tid.

Kulfragterne. Tynø eller Blyth 4/ à 4/3 Reval eller Riga, 4/ Neufahrwasser (1.500), 4/6 Bordeaux (2.100), 5/3 Lissabon, 7/11½ Genua (4.500), 7/3 Alexandria (4.000), 7/ Port Said (5.000), 6/9 à 7/ Las Palmas (2.500), Firth of Forth 4/ Kronstadt (3.200), 4/ Riga (2.000), 4/3 à 4/9 dansk Provinshavn, 3/10½ Aalborg (1.500), 7/9 Genua; Savona eller Livorno (1.800—2.300), Cardiff eller Newport 5/3 Lissabon (1.500), Fres. 7½ Algier (3.800), 8¼ Marseille (3.000), 7/3 Genua (4.800), 7/9 Venedig (5.600), 7/3 Konstantinopel (4.400) 11/6 Bombay (6.000), 7/ Las Palmas (4.500), 7/3 Dakar (4.000), 11/6 River Plate.

(Skrevet den 15. April 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen Bedring i Fragtmarkedet, og der henligger endnu flere Sejlere ubefragtet, medens nogle enkelte er sluttet for Laster fra Sydbotten og Finskebugten. Af Kornlaster udbydes enkelte fra danske Havne, medens Tyskland og Rusland ikke har Kornlaster: Østnorge ligger ligeledes uforandret yderst mat; Bottenhavnene og Finskebugten er vedvarende fast, men kun faa Laster pr. f. o. w.

I Returfragter Vest fra er der ejheller nogen Forandring. Kulfragter til danske og norske Havne 6½ à 7½ £ pr. Keel; Claylaster er der flere i Markedet til

uforandrede Rater; men Tønnen er lang og af Foderstoflaster noteres enkelte til danske eller svenske Havne.

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt Tirsdag den 7. April sin aarlige Generalforsamling i sine Lokaler, Ny Toldbodgade 3.

Formanden, Kammerherre, Kommandør Münter, bød Forsamlingen Velkommen og udtalte sin Glæde over, at forholdsvist mange Medlemmer havde givet Møde, hvad der vidnede godt om, at dansk Søfart endnu har Venner herhjemme. Derimod maatte han beklage, at tre Bestyrelsesmedlemmer paa Grund af Sygdom eller anden Hindring var fraværende.

Højesteretssagfører Winther overtog Hvervet som Dirigent.

Beretning.

Formanden gav Beretning om Foreningens Virksomhed, i Aaret 1913. Hovedvirksomheden havde, som naturligt var, været Navigationsskolens Drift, der var forløbet normalt. Der havde gennemsnitligt været 60 Elever i 1913, lidt mindre end i 1912, da Middeltallet var 69, og i 1911, da det var oppe paa 76. — Imidlertid tror jeg, udtalte Formanden, at Forklaringen herpaa er den, at under de sidste Par Aars opadgaende Konjunkturer efter flere Aars Nedgang søger de unge Sømand i stigende Tal ud i praktisk Arbejde paa Søen for Fortjenestens Skyld, medens de fortrinsvis søger videre Uddannelse paa Navigationsskolerne under nedadgaende Konjunkturer, hvor det er vanskeligt at opnaa vellønnede Pladser.

Et andet Spørgsmaal er, om vi har et tilstrækkeligt Antal Styrmand til vor Handelsflaade. I de sidste 13 Aar har der været en vedvarende mindre Nedgang i Antallet af dem, der gaar ud fra vore syv danske Navigationsskoler; det samme har været Tilfældet i andre Lande. Heri ligger dog næppe nogen Fare for fremtidig Mangel paa Styrmand. Tendensen gaar jo stadigt i Retning af større Skibe og Foregelse af hvert enkelt Skibs Tonnage, samtidigt med, at de mindre Skibes Antal aftager. Men heraf følger jo, at der i det mindre Antal store Skibe ikke bliver Brug for saa mange Styrmand som tidligere i det store Antal mindre Skibe. Der synes da heller ikke at være nogen Mangel paa Styrmand. Der er den samme Lyst til Søen som for. — Men hvad ser man nu? Man ser, at Styrmand forlader Søen for at tage Tjeneste som Sporvognskonduktør eller i lignende Stillinger, der samfundsmæssigt er ringere, end hvad de forlader. Grunden hertil er sikkert et Lønsprogsmaal, der bydes dem ringere Kvar, end de kan være tilfreds med.

For Skolens Vedkommende skal jeg meddele, at vi har givet Navigationsslører Funder Permission midlertidigt, for at han kan medfølge som Lærer paa Skoleskibet »Viking«. Vi har fundet dette rigtig, ligesom vi i Fremtiden agter paa samme Maade at lade Skolens yngre Lærere gaa samme Vej.

Der er udført et dygtigt og godt Arbejde paa Skolen og Eksamensudfaldet bærer ogsaa Vidne derom. Vi skylder Forstaaer Neergaard og samtlige Lærere vor bedste Tak derfor, og den bringer vi dem herved. (Forsamlingen rejser sig.)

En forbedret Navigationsundervisning.

Vi har nu arbejdet en halv Snes Aar for en forbedret Navigationsundervisning. I Fjor offentliggjorde Handelsministeren Kommissionsbetænkningen med de deri indeholdte Lovudkast om Navigationsundervisning og Senæring. Imod Forventning kom der fra Rederierne Henvendelse til Regering og Rigsdag i modsat Retning. Siden har vi faaet en ny Handelsminister, som enerisk har kastet sig over denne Sag og i Skibsfartens Interesse fremsat Lovforslagene for Rigsdagen, væsentlig i uforandret Skikkelse. Forslaget behandles endnu i Udvalg i Landstinget, og det er vel tvivlsomt om det vil blive gennemført i denne Rigsdagsamling, det afhænger vel af, hvorledes Rigsdagen endnu vil forblive samlet; men det forekommer mig dog, at det lysner for denne Sag.

En bedre Folkeskoleundervisning.

Forstaaer Neergaard har foretaget en Rejse i Tyskland og indsamlet et meget stort Materiale, som han dog ikke endnu har gennemarbejdet, men det kan dog siges, at det viser, at hvis vi ikke vil sakke agter ud, saa har vi ingen Grund til at slaa af paa vore Eksamenskrav.

Vi har jo tidligere faaet gennemført Prøver, som viste hvor ufuldkommen og mangelfuld Undervisningen er i vore Folkeskoler. Nu er dog den første Due løjet ud som Budbringer om lysere Tider. Den er kommet fra Kultusministeren som en Bevilling til faste Censurer ved Optagelseseksamen paa Seminarierne. Resultatet var, at et langt større Antal end tidligere ikke bestod Proven. Den næste Due er de ny Bestemmelser for Optagelse i Seminariernes yngste Klasse, som vel vil faa samme bedrovelige Udfald for Eksaminandorne.

Efter Forstaaer Neergaards Erfaringer fra Tyskland indstiller Navigationsskolerne dér Eleverne til Styrmandsksamen i samme Alder som her. Men dér er Eksamen i det væsentlige skriftlig. Det tør vi ikke her inddade os paa. Thi de skriftlige Udarbejdelser kræver en betydelig Foruddannelse, en større Kultur, kan man sige, som vi her mangler. Resultatet af Eksamen var i Tyskland det, at vi her gør bedst i at stræbe efter en større Forbedring af vore Folkeskoler.

Drogdens Uddybning.

I Fjor vedtog vi en Resolution angaaende Drogdens Uddybning og overbragte den til Konseilspræsidenten. Den gik til Marineministeriet, og det har svaret os, at der intet er til Hinder for Drogdens Uddybning til samme Dybde som Flinterenden. Uddybningen vil være af overordentlig stor Betydning. Nu er alle Skibe med lidt over 21 Fods Dybgaende hindret i her at gaa den reglementerede Vej og maa gaa en Omvej. Men det vil sige, at Skibe paa tilsammen 1 Mill. Tons aarligt maa gaa en Omvej, fordi de ikke kan gaa igennem Drogden. Dens Uddybning er derfor af overordentlig stor Betydning.

Regnskabet.

I Grosserer Carl Melchior's Sygdomsforfald allagde Grosserer, Skibsreder Andreas Hansen det reviderede Regnskab for 1913. Det balancerede med Kr. 36.167.13 paa Indtægts- og Udgiftsside. Som noget særdeles gladeligt kunde det meddeles, at Medlemsbidraget (Kontingenten), som i Fjor var 614 Kr., i det forløbne Aar var vokset til over det dobbelte, nemlig til 1.553 Kr., samt at Landstingsmand, Grosserer Hølgør Petersen har tegnet sig for et aarligt Bidrag af 300 Kr. Status viser, at Foreningen ejer Kr. 260.923.27.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Kommandør Müntor og Direktor Will genvalgtes enstemmigt. De to Revisorer genvalgtes ligeledes.

Dermed sluttede Generalforsamlingen.

Havarier og Forlis.

Harald Klitgaard, Dnsk. af Kjøbenhavn, kom den 31. f. M. paa Grund indenfor Hals Barre.

Trio, Sejlskib, kom den 31. f. M. paa Rejsen fra Stralsund til Aalborg paa Grund ved Indløbet til Grønsund; blev senere bragt flot af Svitzers og ind til Stubbekjøbing.

Søstrene, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Rio Hacha faaet en Del ovenbords Skade. Skibet, der er ankommet til Hamburg, skal reparere efter endt Udlosning.

Mario Gartz, Dnsk. af Rostock, har paa Rejsen fra Memel til London med en Ladning Sveller faaet en Del Maskinskade. Skibet er gaaet ind paa Kjøbenhavns Red. hvor det selv reparerer Skaden, for Rejsen fortsættes.

Meteor, Galease, paa Rejse fra Bremerhafen til Aarhus med Hvede, er sunket i Elbmundingen. Mandskabet er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 8. ds. køb en af Staal bygget Skruo-Damper af Stablen paa Hrr. Wood, Skinner & Co's Værft i Newcastle-on-Tyne, bestemt til Kulbart, for Regning The Goole & West Riding Steam Shipping Co., Limited, i Goole. Skibet har et langt hævet Agterdæk, lang Bro og Bak. Længden er 238'. Bredden 36' og Dybden 16' 3".

Den dobbelte Bund benyttes til Vand-Ballast, ligesom der findes Vandtanke i For- og Agterpeaken. Skibet har særlig store Luger (»selftrimming») og er forsynet med de nyeste Indretninger for hurtig Ekspedition af Ladningen, samt med elektrisk Lys. Maskinen er Triple-Eksnansjon, og faar Damp fra to store Vandrørskeller af Staal, der arbejder under højt Tryk. Både Skib og Maskiner er bygget til Lloyds højeste Klasse »special survey».



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 12/4. — Alexandra, Nielsen, ank. Marseille 6/4. — Algarve, Borries, afg. Genua 14/4. — Anglo Dane, Kam, afg. herfra 14/4. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Riga 12/4. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 14/4. — Arkansas, Egense, pass. Lizard 7/4. — Arno, Lepper, afg. Livorno 14/4. — Aurora, Gommesen, ank. hertil 15/4. — Baron Stjernblad, Sørensen, pass. Cap Carvouro 14/4. — Beira, Mortensen, afg. Dunstan 9/4. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 14/4. — California, Petersen, ank. New York 9/4. — Charkow, Soeberg, ank. Riga 6/4. — Chr. Broberg, Larsen, pass. Brunshüttel 14/4. — Christian IX, Holm, ank. hertil 13/4. — Chri-

stianssund, Andresen, ank. Trondhjem 13/4. — Dagmar, Mueller, ank. Ghent 14/4. — Dania, Jørgensen, ank. Riga 13/4. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 14/4. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 12/4. — Frederik VIII, Thomsen, afg. New York 14/4. — Garonne, Kromann, ank. hertil 12/4. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssund 11/4. — Hengest, Hansen, afg. herfra 14/4. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 13/4. — Jolanda, Kylesbech, ank. London 12/4. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 14/4. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 7/4. — Kiev, Tonnesen, ank. Bordeaux 13/4. — Loire, Craignou, ank. Helsingfors 10/4. — Louise, Svan, ank. Aalborg 14/4. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. hertil 15/4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Malaga 12/4. — Maryland, Ørsted, ank. hertil 3/4. — Minsk, Harder, ank. Riga 11/4. — Morsø, Nellenmann, pass. Holtenau 13/4. — Nicolai II, Petersen, ank. Galata 13/4. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Havre 12/4. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 14/4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiania 14/4. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 11/4. — Perm, Trump, ank. London 13/4. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 10/4. — Romny, Børvud, ank. hertil 12/4. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 13/4. — Saxo, Rasmussen, ank. Antwerpen 14/4. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 10/4. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 6/4. — Tiber, Pape, afg. herfra 14/4. — Tomsk, Wiberg, pass. Dungeness 14/4. — Tula, Therkildsen, pass. Gibraltar 12/4. — Tyr, Thanning, afg. herfra 14/4. — Virginia, Fischer, ank. Kristianssund 11/4.

C. K. Hansen, Aggersborg ank. Ghent 11/4. — Amalienborg ank. Methil 11/4. — Brattingsborg afg. Burntisland 1/4. — Borglum ank. Huelva 8/4. — Dansborg ank. Savona 12/4. — Elsborg pass. Holtenau 13/4. — Esrom ank. Matanzas 13/4. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 10/4. — Frederiksborg pass. Sagres 10/4. — Guldberg pass. Sagres 7/4. — Gurte ankk. Huelva 10/4. — Hammershus afg. Cardiff 22/3. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 12/4. — Hundborg ank. Santander 10/4. — Jelling pass. Gibraltar 11/4. — Jomsborg ank. Rotterdam 4/4. — Jungshoved ank. Fiume 6/4. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 9/4. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 8/4. — Kalo pass. Portland 12/4. — Klampenborg afg. Emden 11/4. — Kronborg pass. Trinidad 9/4. — Lejre ank. San Lorenzo 3/4. — Marselisborg pass. Sagres 10/4. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 11/4. — Randelsborg ank. Stettin 8/4. — Silkeborg afg. Bari 11/4. — Skanderborg ank. Memel 13/4. — Skodsborg ank. Barcelona 8/4. — Spigerborg ank. Lissabon 13/4. — Stegelborg afg. Swansea 7/4. — Stjerneborg ank. Bona 8/4. — Søborg ank. Sevilla 10/4. — Taarnborg ank. Rotterdam 13/4. — Ulfborg ank. Aarhus 5/4. — Uranienborg ank. Rufisque 8/4. — Vordingborg ank. Rotterdam 11/4. — Ørkild pass. Ushant 12/4.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, ank. Roune 14/4. — Olga, Christensen, afg. Swansea 14/4. til Newnort. — Nordsoen, Lund, ank. Hamburg 13/4. — Nexos, Basse, ank. Iviza 13/4. — Norma, Degn, ank. Dunkerque 13/4. — Cito, Jensen, pass. Helsingør 14/4. for Riga. — Ellen, Thoft, ank. Methil 13/4. — Nora, Lauritzen, ank. Newcastle 12/4. — Laura, Thøgersen, ank. Swansea 12/4. — Ulla, Hansen, pass. Sagres 11/4. for Alicante. — Stella, Schiff, ank. Le Treport 11/4. — Hobe, Grøgersen, afg. Hamburg 11/4. til Bayonne. — Polly, Mathiasen, ank. Riga 11/4. — Bodil, Jensen, pass. Hirtshals 10/4. for Cardiff. — Naney, Pedersen, afg. Burriano 9/4. til Hamborg. — Dagmar, Sørensen, afg. Swansea 9/4. til Alicante. — Risør, Thomsen, afg. Swansea 8/4. til Valencia. — Fvlla, Winslow, pass. Gibraltar 8/4. for Frederikshavn. — Johanne, Mikkelsen, afg. Sevilla 8/4. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7/3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4/3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 11/4. — Russ, Petersen, afg. Venedig 27/3. til Halifax. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Kristianssund 8/4. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9/2. — Michael Outehoukoff, Harboe, afg. Pozzuoli 20/3. til Halifax. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Stettin 2/4. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Aleksandria 31/3. til Hull. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Messina 3/4. til Miramichi. — Newa, Dahl, afg. Finne 2/4. til London.

Det ostasiatiske Kompagni. Indien pass. Perim 9/4. hjemg. — Siam ank. Singapore 13/4. hjemg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 12/4. — Jutlandia ank. London 8/4. hjemg. — Samui ank. London 13/4. udg. — Annam ank. Aarhus 10/4. hjemg. — Cathay afg. Sabang 6/4. udg. — Kina pass. Perim 9/4. udg. — Fionia afg. Port Said 10/4. udg. — Selandia ank. Bangkok 10/4. udg. — Arabien afg. Yokohama 13/4. udg. — Bintang afg. St. Thomas 10/4. udg.

Vøstindisk Afdeling. St. Croix ank. Le Havre 14/4. hjemg.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Shiernes 14/4. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 11/4. — Urania, Clausen, ank. Follonica 31/3.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Calais 14/4. — Europa, Friis, afg. Poortershaven 7/4. — Frankrig, Nielsen, afg. Manzanilla 26/3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Hamburg 14/4. — Alf, N. Clausen, ank. Grangemouth 15/4.

Nordsøen. Nordland, Andersén, ank. Windau 13/4. — Kronprins Frederik, Andersen, ligger i Kjøbenhavn. — Holland, Poulsen, ank. Metbil 13/4. — England, Bonuetsen, Birkenhead 9/4.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Randers 12/4. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kjøbenhavn 9/4. — Nordpol, Nielsen, afg. Methil 11/4.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Windau 10/4. — Fyen, Nielsen, ank. Rouen 10/4.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Genua 8/4. — Helene, Sørensen, afg. Trapani 10/4. — Ragnhild, Schultz, afg. Leith 14/4. — Valborg, Hansen, ank. Tynen 10/4. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 31/3. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4/4. — Agnete, Dam, ank. Tynen 8/4. — Gnnhild, Hansen, ank. Kristiania 13/4. — Hermin, Farup, ank. Danzig 11/4. — Elise, Jørgensen, ank. Wismar 7/4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tyne Dock 3/4. — Martha, Christensen, ank. Gibraltar 3/4. — Elna, Rathje, afg. Tyne Dock 5/4. — Therese, Pedersen, afg. Palermo 14/4. — Harriet, Larsen, afg. Tunis 9/4. — Dagny, Therkildsen, ank. Sfax 14/4. — Simone, Møller, afg. Dundee 14/4. — Jeanne, Olsen, ank. Arzew 9/4. — Vera, Riso, afg. Tunis 14/4. — Daisy, Jørgensen, ank. Boness 10/4. — Annime, Leth, ank. Burntisland 11/4. — Kamma, Løffler, ank. Oran 11/4. — Betty, Lagesen, ank. Sunderland 10/4.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Riga 4/4. — Anna Mærsk ank. Dunkerque 8/4. — Chassie Mærsk afg. Grangemouth 3/4. — Eleonora Mærsk ank. Libau 6/4. — Hulda Mærsk afg. Rotterdam 7/4. — Laura Mærsk pass. Sagres 6/4. — Loxa Mærsk ank. Riga 2/4. — Peter Mærsk afg. Rotterdam 8/4. — Sally Mærsk afg. Follonica 5/4.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Gibraltar 29/3. — London, Larsen, afg. Algier 6/4. til Tyne Dock. — Paris, Andersen, ank. Stettin 5/4. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 25/3. til Bremen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Trinidad 13/4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Ponarth 2/4. til Livorno. — Roma, v. Thun, ank. Methil 12/4.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Wismar 13/4. — Gulfaxe, Faber, afg. Rouen 12/4. til Methil f. Ordre. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Libau 10/4. til Brügge. — Rimfaxe, Woichardt, ank. Swinemünde 13/4.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Gibraltar 13/4. for Island. — Nolly, Clausen, ank. Kjøbenhavn 6/4. — Alexy, Sørensen, pass. Ushant 14/4. for Almeria. — Dagny, Clausen, ank. Norrkøping 13/4. — Mary, Duhn, ank. Cardiff 12/4.

Thurs. Potriue, Hansen, Hansen, ank. Göteborg 10/4. — H. A. Hansen, Andersen, ank. Blyth 13/4.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Bordeaux 8/4. — Erindring, Nielsen, ank. Aalborg 10/4. — Enigheden, Jensen, ank. Fredericia 11/4.

Sejlskibe.

Svendborg. Kristian, Jørgensen, ank. Vardo 6/4. — Lauritz, Carlsen, ank. Kristiania 7/4. — Britannia, Rasmussen, ank. Danzig 7/4. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Boston 7/4. — Thora, Sørensen, ank. Faxe 8/4. — Libra, Hansen, ank. Stettin 8/4. — London, Andersen, ank. Faxe 7/4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Danzig 8/4. — Clytia, Jensen, ank. Stettin 10/4. — Otto, Klug, ank. Solvesborg 10/4. — Criterion, Nielsen, ank. Mariagerfjord 10/4. — Agnes, Nielsen, ank. Hasle 9/4. — Elise, Andersen, ank. South Allou 9/4. — Peter, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11/4. — Doris, Køkke, ank. Warkworth 11/4. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Helsingborg 11/4. — Constance, Hansen, ank. Swinemünde 8/4. — Skjold, Larsen, ank. Slite 11/4. — Ellen, Andersen, ank. Narvik 11/4. — Capella, Hansen, ank. Åhus 13/4. — Adolf, Jensen, ank. Swinemünde 12/4. — Philip, Christensen, ank. Grangemouth 11/4. — Lindhardt, Madsen, ank. Dungeness 13/4. — Galathea, Jensen, ank. Faxe 13/4. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Warkworth 12/4. — Ludvig, Jørgensen, ank. Dungeness 13/4. — Leif, Andersen, ank. Åhus 13/4. — Maagen, Jensen, ank. Ekeness 13/4. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Deal 11/4. — Gefion, Lund, ank. Fowey 12/4. — Norden, Olsen, ank. Odense 13/4. — Delos, Andersen, ank. Koldbykaas 13/4. — Danmark, Husfeldt, ank. Odense 14/4. — Nordstjernen, Hansen, ank. Civita Vecchia 12/4. — Triton, Jensen, ank. Isigny 14/4.

Æra. Ellen, Nielsen, ank. Reykjavik 4/4. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Göteborg 6/4. — Yrsa, Hansen, ank. Halmstad 5/4. — Eos, Christensen, ank. Halmstad 5/4. — Bien, Petersen, ank. Kjøge 5/4. — S. L. Weber, Christensen,

ank. Kjøge 5/4. — Pampa, Svendsen, ank. Rønne 5/4. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Aalborg til Reykjavik. — Atlantic, Rasmussen, ank. Drammen 5/4. — Hydra, Christensen, ank. Burntisland 4/4. — Anne, Hansen, ank. Danzig 4/4. — Voga, Petersen, ank. Wismar 4/4. — Emanuel, Kock, ank. Libau 6/4. — Nicolino, Hansen, ank. Aarhus 6/4. — Hejmdal, Staugaard, er afg. Swansea til Ceuta. — H. C. Grube, Svane, pass. Lizzard 3/4. ostg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. London 6/4. — Alf, Hansen, ank. Randers 7/4. — Nielsine, Christensen, ank. Holbæk 7/4. — Duon, Hay, ank. Aalborg 6/4. — Juliane, Petersen, ank. Nykjøbing S. 6/4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kristiania 6/4. — Elsa, Boye, ank. Danzig 5/4. — Husavik, Hansen, ank. Grangemontb 6/4. — Mars, Stagmann, ank. Mariager 8/4. — Caroline Kock, Rasmussen, er ank. Maracaibo. — Thyra, Hansen, ank. Bahia 8/4. — Rota, Ohlsen, ank. Maracaibo 8/4. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 9/4. — Hebe, Clausen, er afg. Aalborg til Havnefjord. — Adjutor, Kock, ank. Norre Sundby 8/4. — Herkules, Bager, ank. Aalborg 9/4. — Æro, Christensen, ank. Åhus 9/4. — Bertha, Madsen, ank. Holbæk 9/4. — Adele, Weber, ank. Odense 8/4. — Signe, Hansen, ank. Sønderborg 9/4. — Svip, Jensen, ank. Kolberg 10/4. — Aerial, Christensen, ank. Boness 10/4. — Mathilde, Hansen, ank. Libau 10/4. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Colberg 11/4. — Mester, Petersen, ank. Aalborg 11/4. — Johanne, Jørgensen, ank. Drobak 11/4. — Nanna, Østermann, ank. Kjøge 11/4. — Elieser, Nielsen, ank. Oskarshamn 11/4. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Drobak 8/4. — Marthing Friis er ank. London. — Jørgen Olsen afg. Rio Hacha 8.4. — Poseidon, Svane, ank. Granton 10/4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. April 1914. — Det forenede Dampskibsselskab. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 24. April d. A., Kl. 1, paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 4de April 1914.

Bestyrelsen.



Indreg. Varemærke.

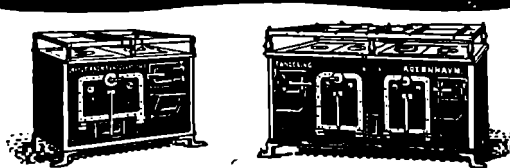
„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Export A/S
ODENSE.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



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

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dea Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn : Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
 i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinser.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
 Kristiansgade 17. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 10124

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: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenure 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefoner:
 Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“ Central 256 og 10756.

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

R. Møllers Skibsværft,
 Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.
 Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
 Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
 Havnegade 28, Aarhus
 Al Slags
 Proviant og Skibsrekvisitter
 Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
 AARHUS, vis å vis Rullebroen.
 Alt Kød og Deilkatesevarer til Skibsprolantering.
 Hurtig og reel Betjening.
 M. P. Jørgensen, Slagtermester.
 Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2014 **F. Nielsens Søn** Tlf. 2014
 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
 Kobbersmed og Blikkenslager
 Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Dansk Clerk,
 godt indført ved danske Kaptejner, og Redere, søges af tysk Skibshandler. — Off. u. H. E. 217 an
Rudolf Mosse,
 Berlin SW.

P. Augustinus
 Blikkenslager & Kobbermed,
 Tlf. 1080 **Odense.** Tlf. 1960
 Alt Skibsarbejde udføres.
 Leverandør til D. F. D. S. med flere.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frelights“
 Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
 PAUL ANKERSGADE 2.
ZOO. HAVE
 i Kjøbenhavn
 køber gerne for den brugbare Dyr.



Kjøbenhavns Børskurs d. 15. April 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Danmark	88	88	88 ¹ / ₂
Norden	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Gorm	—	—	—
Carl	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂	92
Dannebrog	105	105	105 ¹ / ₂
Skjold	—	73 ³ / ₄	74
Urania	—	19	19 ³ / ₄
Neptun	98 ³ / ₄	98 ³ / ₄	97
Dampsk. af 1896	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	100
Heimdal	107 ³ / ₄	107 ³ / ₄	108
Østasiatiske	130 ¹ / ₂	130 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	73 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kredittforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	83	85
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — 2. Serie	93	92 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4% — — 1. —	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	88	88 ³ / ₄
4% — — 7. —	90 ³ / ₄	90 ³ / ₄	91
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	9.	91	93

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149— ¹ / ₄	149	149 ¹ / ₄
Privatbank	—	104 ¹ / ₂	104 ³ / ₄
Landmandsbank	—	134 ¹ / ₂	134 ³ / ₄
Handelsbank	—	138 ³ / ₄	139
Kbhvns Laane- og Diskontobank	—	92 ¹ / ₂	93
Burm. & Wain	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnak	120 ¹ / ₂	120 ¹ / ₂	121
Sukkerfabr.	227— ¹ / ₄	227	227 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	246 ¹ / ₂	247 ¹ / ₂	247 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 15. April 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.20	18.16
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. April 1914.

Russiske Noter	215.15
4% Russiske Consols	86.50
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	83.50
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — 1890	98.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 64,000, „Danmark“ 36,000, „Norden“ 8,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 32,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 4,000, „Dampskib. af 1896“ 28,000, „Heimdal“ 12,000, „Gorm“ 12,000, „Neptun“ 4,000, „Dansk-russisk“ 92,000, „Østasiatisk“ 72,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^{A/S}

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Uverretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt Herreekvipering paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalstrandstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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.
Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 8.

Motorbåde er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

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 BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste 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.

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. (IVAR JANTZEN.)

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluffbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedes fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

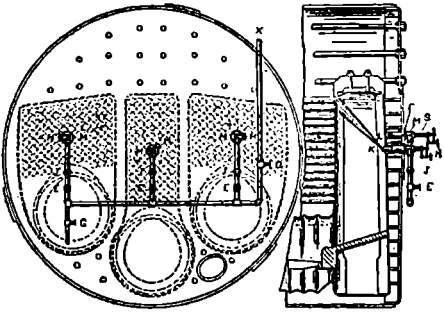
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. April 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den lugerste Del af Kedlen. Benser Rør. Pluder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorselenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER: 1403 — 1405
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 3053 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



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.: Toldbodvej 7, Noz.
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.

BLOM & Co., NORRKÖPING.
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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

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

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER
MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER
etc.
Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1912 & 1913 **GULD MEDAILLE** 1912 & 1913
TUXHAM MASKINFABRIK KJØBENHAVN, VALBY

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“.

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, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, 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.

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.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnerter

Staal, bygget 1912-13. Klasse \dagger 100 A I. — Lastevne 300 og 400 ts. — Krombout-Motorer 80 HP og 90 HP. — Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reien eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post 110x14.



Ukadellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Murige Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 52, København,

og

Chr. Schjærbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 23. April 1914.

Omstaaende vil findes en Meddelelse, der ikke alene kommer uventet, men som sikkert vil vække udelte Glæde hos enhver, der interesserer sig for dansk Søfart og har alle de Minder kær, som for os Danske knytter sig til vore Fædres raske Færden paa Søen gennem Aarhundreder under det hvide Kors i den røde Dug, baade i Handels- og Orlogsfærd, nemlig at en Komité af fremragende Mænd, som paa forskellig Maade er knyttet til eller er interesseret i dansk Handel og Skibsfart, er traadt sammen for at bringe Tanken om Oprettelsen af et Musæum for Handel og Søfart ud i Livet. De Navne, som denne Komité tæller, vil borge for, at denne smukke Opgave vil blive løst paa den mest tilfredsstillende Maade. Under visse Betingelser vil Staten yde et Bidrag hertil af 10,000 Kr. om Aaret og stille de fornødne Lokaler for Musæet til Rådighed paa Kronborg Slot. Vi finder denne Idé i høj Grad tiltalende og lykønsker Komitéen til de allerede i Stilhed opnaaede betydelige Resultater. Det er en smuk Tanke at knytte netop et saadant Musæum til Frederik II's gamle, ærværdige Slot, som gennem Aarhundreder, Dag efter Dag, har set Flaader af Handelsskibe og meget ofte ogsaa store Orlogslaader passere tæt forbi sine graa Mure, og ved sit lysende Fyr, Nat efter Nat, har vist Vejen ind og ud af Øresund for Sejlere, hvis Tal ikke kan angives, men maa regnes i Millioner.

Havde man ventet meget længere med at realisere denne smukke Tanke, var Chancerne for at tilvejebringe en fyldig Samling af de Trofæer og Genstande, som har været knyttet til vor stolte Sejlskibstid, rimeligvis kun blevet smaa, men endnu kan sikkert mange saadanne Ting skaffes tilveje og reddes fra Undergang. Vi retter derfor en varm Opfordring til alle, som maatte være i Besiddelse af Ting, der har Interesse for Handels- og Søfartens Historie, om at komme det nedsatte Forretningsudvalg, der bestaar af Direktør for A/S. Burmeister & Wains Maskin- & Skibbyggeri Martin Dessau, Generalkonsul V. Glückstad, Generalkonsul Johan Hansen og Formand for Grossererersocietetets Komité H. Klitgaard, til Hjælp med saadanne Ting eller anmelde for Udvalget, hvad de maatte være i Besiddelse af.

Selve Tanken er imidlertid ikke ny, og det vil kun være naturligt at minde om, at allerede for tre Aar siden har forskellige Indsendere, i nærværende Blad slaaet til Lyd for Tanken om Oprettelsen af et Søfartsmusæum. Den første af disse var Assistent i Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, Hr. Carl E. Aabye, der i en Række Artikler har taget varmt til Orde derfor. I April 1911 skriver Hr. Aabye saaledes bl. a.:

»De gamle Sejlskibe synger paa det sidste Vers, og selv om man allerede i adskillige Aar har vænnet sig til at betragte dem som noget, der har udspillet sin Rolle, vil der dog den Dag, da de større Raasejlere ikke længere eksisterer, og den Dag er næppe fjern, sikkert fremstaa et Ønske om, at der var blevet opbevaret for Eftertiden mere end Billeder og Tegninger fra den Periode i Søfartens Historie, som svandt. Burde og kunde der ikke gøres noget for, at de synlige Minder om de gamle Sejlskibe ikke ganske skal forsvinde?

Var Tiden ikke inde til, at der søgtes tilvejebragt et

Søfartsmusæum, hvor Redskaber, Grejer og Instrumenter fra de gamle Sejleres Kahytter, Folkerum og Messer, hvor Kontorflag, naive Gallionsfigurer, karakteristiske Dele, som særlig udsmykkede Stævne og Agterskibe, gamle Søfarts-, Skibs- og Skipper-Dokumenter, Billeder, Fotografier og Tegninger af Skibe kunde finde sikker og tryk Havn, hvor Minder om rask Somandsdaad og vindskibelig Redervirk-somhed kunde gemmes; og hvor Snurrepiberier fra den svundne Tid kunde bero.

Til en saadan historisk Samling kunde maaske knyttes Udstilling af moderne maritim-tekniske Genstande.

Dersom de rette Mænd vilde vise Sympati for min Tanke, tror jeg, at der endnu vilde kunne fremskaffes et Materiale, der ellers løber Risiko for at forsvinde, og som sikkert vil frembyde Interesse for Eftertiden.

Nu viser det sig jo, at de rette Mænd har taget Sagen i deres Haand, og at den kan gennemføres. Vi retter derfor endnu en Gang en varm Opfordring til alle Søfartens Mænd, som formaar det, om at række en Haand til den smukke Tankes Realisation.

The Baltic and White Sea Conference afholder sit Aarsmøde paa Hotel Metropole, Northumberland Avenue, London, Onsdag den 6. og Torsdag den 7. Maj d. A. Der vil Dagen forud, den 5te Maj efter Indbydelse af Port of London Authority, blive Lejlighed for Mødets Deltagere til at foretage en Tur ned ad Themsen for at bese Londons Havn.

Af den omfattende Dagsorden kan fremhæves: Præsidentens Indledningstale, Aarsberetningen, Regnskabet, Den russiske Adressekommission, Et foreslaaet Besøg af Konferencens Bestyrer i Archangel, Forsinkelser ved Fragtopgørelser i britiske Havne, En Voldgiftsdomstol for Baltcon-Certeparthet, Lastning af Sukker i Danzig, Stevedoring i Finland og i Sverig, Lovændringer, Drop Dues ved Humber Havnene, The Documentary Council, Skibes Opbringelse paa Søen, Forskellige Sager, Valg og Fastsættelse af Stedet for næste Møde.

Redningsvæsnet. Til en mindre Motorredningsbaad bevilges ved Tillægsbevilling paa Marineministeriets Budget 7.500 Kr.

Spørgsmaalet om Anvendelse af Motorer i Redningsbaade har stor aktuel Interesse, og Marineministeriet har ogsaa i længere Tid haft sin Opmærksomhed henvendt paa at fremskaffe Oplysninger om, hvorvidt der eksisterer en Type Motorredningsbaade, der kan bruges paa Jyllands Vestkyst, hvor Forholdene ikke tillader Anvendelse af de almindelige Typer af saadanne Baade.

Det er nu lykkedes at faa Oplysning om en i Amerika anvendt Motorredningsbaad, som synes at egne sig for det norrøjske Redningsvæsen, og Skibbyggeriet er i Besiddelse af Tegninger og Data i saa stor Maalestok, at Baaden vil kunne bygges med det samme. Det vil dog være nødvendigt at købe Motoren i Amerika.

Prisen for Baaden med tilhørende Vogn er kun 7.500 Kr., og den ringe Vægt — 1.320 kg — indbyder ogsaa i høj Grad til at prøve, om dette Fartøj kan løse Opgaven som brugelig Redningsbaade paa den jvdske Vestkyst. Hvis det kan det, er der aabnet en Mulighed for, at man paa en lempelig Maade kan overkomme den vanskelige, men ønskelige Overgang til Motordrift i det danske Redningsvæsen.

Til Baadens Bygning vil der medgaa 3 à 4 Maaneder, saaledes at den, hvis den straks sættes i Arbejde, vil kunne være færdig i Forsommeren: hele den gunstige Aarstid vil da kunne anvendes til at gennemprøve Fartøjet.

(»Berl. Tid.«)

Vi har modtaget følgende:

Et stærkt savnet Uhr. For Paaske meddeltes det i Aviserne, at det i Slagterboderne værende Normaluhr, det eneste i Kjøbenhavn, vilde blive borttaget, dog med Løfte om, at det vilde blive opsat de nærmeste Dage i Toldbodbygningens Vestibule, et forøvrigt meget fornuftigt Sted for Anbringelsen af et Normaluhr.

I Gaar indfandt jeg mig i Vestibulen for at korrigere mit Uhr, men der var ikke Tegn til Opstilling af Normaluhret, og man mente, at der nok vilde gaa en Maaned Tid, inden Uhret blev installeret. Hvis de, hvorunder Uhret sorteres, antagelig Observatoriet, har været Vidne til den Folkevandring til Normaluhret, der fandt Sted af Mennesker, som ønskede at korrigere deres Uhre, vilde de have set, hvor savnet det er. Hvad kunde der forøvrigt have været i Vejen for, at Uhret var blevet, hvor det var, eventuelt flyttet ind i Taarnet, indtil det kunde installeres paa sin ny Plads? Thi skønt Uhret for Søfarende havde en alt andet end heldig Plads, saa var det dog bedre, om man havde ladet det blive, hvor det var, end helt at undvære det maaske i Maaneder.

Jeg henstiller derfor til rette Vedkommende, at Uhrets Genopstilling forceres mest muligt, da det savnes haardt, især af de mange Skibsførere, der ved dette Uhr altid var sikker paa at erholde en paalidelig Stand paa deres Kronometre. H.

Skibsbrand. Esbjerg, 16. April. (Ritz. Bur.) Dampere »Calabria« af Leilh afgik den 9. ds. fra Riga med Stykgods bestemt til Hjemstedet. Blandt Godset var en Del Tændstikker. I Aftes opstod der Ild i Ladningen. Skibet vendte og ligger nu ved Indsejlingen til Esbjerg, hvortil det er bugseret af Dampere »Nordsøen«. Besætningen er reddet og befinder sig paa Sømandshjemmet i Esbjerg.

Dampere »Calabria« havde en Besætning paa 19 Mand. Skibet naaede ved egen Hjælp til Indsejlingen ved Esbjerg. Hele Besætningen er engelsk; den havde i 22 Timer forgæves kæmpet mod Ilden og var meget forkommen, da den hjergedes. Ladningen bestod af Tændstikker, Æg og Flæsk. Ilden i Skibet er nu slukket.

En Losseplads ved Middelgrunden. Paa Grund af den stigende Mængde Affald fra Kjøbenhavns Fabriker. Værfter o. lign., som nu udcastes i de til Havnen førende Sejllob, har Marineministeriet anset det for paatrængende nødvendigt, at der anvises et bestemt Areal udenfor Løbene til Udkastning af saadant Affald samt af Fyld, stammende fra forskellige Uddybningsarbejder, idet man ellers kan befrygte en væsentlig Forringelse af Vanddybden i Løbene til Havnen og dermed en Hindring for Sejladsen. Til en saadan Losseplads har man udset et Areal paa Middelgrundens sydlige Del, der imidlertid maa afmærkes paa tilborlig Maade, hvortil bl. a. vil kræves 7 Vagere med Tilbehør samt 7 Reservevagere til en samlet Udgift af 2.000 Kr., hvilken Afmærkning skal udlægges i indeværende Foraar.

Til denne Afmærkning foreslaas en Bevilling paa 2.000 Kr., som Finansudvalget tiltræder.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar: Der tilstedes ikke Skibe, som har haft Forbindelse med Fedala. Adgang til Gibraltar Havn, med mindre det er over syv Dage siden, de forlod Fedala, og kun naar det efter Lægeundersøgelse viser sig, at Sundhedstilstanden om Bord er god, og at der ikke er forefaldet noget Sygdomstilfælde hverken for Afrejsen eller under Rejsen. Genstande, som kan medføre Smitte, maa ikke bringes i Land uden forudgaaende Desinfektion, og Klude maa ikke bringes i Land.

Karantæneforanstaltningerne overfor Lاراiche er ophevet.

Belgien: Øen Formosa (Japan) er erklæret for pestsmittet.

Debai (Arabien, ved den persiske Bugt) og Colombo (Ceylon) er erklæret for pestsmittet.

Syd-Rusland er erklæret for kolerafri.

Provinsen Don og Yokohama (Japan) er erklæret for pestfri.

Belønning. Ved en lille Ceremoni, der fandt Sted den 21. Marts i Aberdeen, overrakte den derværende danske Vicekonsul, Mr. James Cook, paa den danske Regerings Vegne en Sølvpokal til Konstablen George og en Kikkert til Mr. Alexander Craig, to Skotter, som særlig udmærkede sig ved Dampere »G. Koch«s Forlis tæt ved Aberdeen i Januar 1913.

Besejlingen af Sundsvall. Mæglerfirmaet Swedberg & Kronberg i Sundsvall meddeler os den 14. ds., at det første Fartøj i Aar er ankret ved Kubikenborg, samt at Sundsvall Havn kan ventes isfri i Løbet af en Uge og det hele Distrikt omkring den 25. ds.

I Følge senere Meddelelse er Havnen nu aaben.

Besejlingen af Wasa. Mæglerfirmaet Gustav Svanljung i Wasa meddeler os, at det haabes, at en Isbryder vil aabne Sejladsen paa Wasa omkring den 1. Maj.

Dødsfald. Føreren af Dampskibet »Paris«, Kaptein P. G. Bom, er i en Alder af 59 Aar afgaaet ved Døden i Stettin efter et kort Sygeleje paa et derværende Hospital.

Konsulatvæsnet. Den 27. Marts d. A. har Kongen resolveret, at lønnet Konsul, for Tiden til Tjeneste i Chicago, G. B. E. C. h., beordres til fra 1. Maj at gøre Tjeneste som Konsul i New York.

Skibsfarten paa Nevaen. St. Petersburg, den 18. April. Skibsfarten paa Nevaen er i Dag officielt blevet erklæret for aabnet. (Ritz. Bur.)

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer d. 22. ds.: Skibsfarten aabnet.

Fra Det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 256 — Østersøen, mellem Falsterbo og Dars, samt Kort Nr. 210 — Sundet, med Drogden, Kongedybet, Hollænderdybet og Flintarenden.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 15. April: Drivis 33 Sømil Øst for Kap Nord.

De bulgarske Havne. I Følge Indberetning fra det kongelige Konsulat i Sofia har dette fra det bulgarske Udenrigsministerium modtaget Meddelelse om, at De-deagatsch og Port Lagos nu er fri for Miner, og at Skibe derfor kan sejle ind i begge Havne.

Nordisk Skibsførerforenings Agent i St. Malo meddeler Foreningen: Midlertidig Lukning af Havnen Saint-Servan. Paa Grund af paatrængende Reparationer vil Havnen Saint-Servan være lukket for Sejlads i c. to Maaneder fra 12. Maj.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1913.

17de Driftsaar.

Atter kan Kompagniet konstatere et særdeles godt Aarsresultat, forenet med Udvikling og Fremgang i de forskellige Grene af dets Virksomhed.

Til Trods for Knaphed paa det internationale Penge-marked, de urolige indre politiske Tilstande i Kina og de af Krigene paa Balkanhalvøen fremkaldte Forviklinger med deraf flydende vanskelige politiske Forhold i Evropa har Aaret i Almindelighed haft et gunstigt økonomisk Forløb, og der har paa flere Omraader i Verden hersket særlig Aktivitet med Henblik paa at udvikle tilstedeværende Trafik- og Erhvervsbetingelser, som vil bidrage til en forøget Omsætning i Fremtiden. Kompagniet har saavidt muligt truffet Forholdsregler til at drage Nytte af denne Udvikling.

For at blive i Stand til at besørge Trafiken paa sine Ruter har Kompagniet igen maattet befragte et betydeligt Antal fremmede Skibe uden deraf at høste direkte Fordele, da det almindelige, gunstige Fragtmarked, særlig i den første Halvdel af Aaret, medførte dyre Befragtningsbetingelser, hvorfor der ikke opnaaedes Ækivalent ved Ruteraterne, der, saaledes som oplyst i tidligere Aarsberetninger, ikke følger det almindelige Fragtmarkeds Svingninger.

Skibsafdelingen har som Helhed arbejdet under gunstige Vilkaar, og særlig bevirker Kompagniets tiltagende Omsætning en tilsvarende Stigning i Varebeholdningen. Der har været en Tilgang af 2 ny Motorskibe paa tilsammen c. 20.000 Tons Lasteevne, nemlig »Siam« og »Annam«, henholdsvis i April og Juni, og en Afgang af 2 Dampskibe paa tilsammen 7.000 Tons Lasteevne, nemlig »St. Jan« og »St. Thomas«, som i Følge det i Kompagniets Beretning for 1912 omtalte Fornyelsesprogram er bleven solgt.

Motorskibene har i alle Henseender arbejdet tilfredsstillende og i Overensstemmelse med den i Tillægene i de 2 sidste Aarsberetninger givne Fremstilling og har i Forhold til tilsvarende Dampskibe indsejlet betydeligt større Nettooverskud.

Af de i Aarsberetningen for 1912 omtalte Forandringer og Nybygninger forventes Dieselmotorer at være installeret i Dampskibene »Bandon«, »Pangan« og »Chuanpon« henholdsvis i April, Maj og Juni, og Dampskibene »Transvaal«, »Rhodesia« og »Natal« at blive forsynet med disses Maskiner og færdige henholdsvis i Marts, Maj og Juni, medens Motorskibene »Fionia«, »Falstria«, »Lalanda«, »Malakka« og »Tongking« ventes afleveret fra Værfterne og sat i Fart henholdsvis i Marts, Maj, Juni, August og September 1914.

Dieselmotorens Anvendelighed som Fremdrivningsmiddel for Skibe har bestemt Kompagniet til at lade bygge et Sejlskib paa noget over 5.000 Tons, med stort Sejlareal til at give det en betydelig Fart i Vindzonerne og forsynet med Hjælpekruer, som drives af en Dieselmotor paa c. 600 Hestes Kraft, der kan give det en Fart af c. 7 Knob i stille Vejr og derved bringe det igennem de stille og de variable Bælter. — Under normale Forhold vil Rejsen saaledes kunne gøres med godt økonomisk Resultat. Dette Skib vil med Tiden tilføre Kompagniets Motor- og Dampskibe Officerer og Besætninger med en Uddannelse, som det nu til Dags ofte er vanskeligt at opnaa.

Som det fremgaar af Balancen, har Kompagniet betydelig disponibel Kapital indestaende i forskellige Banker til at møde Udbetalingerne paa de ovenfor omtalte under Bygning værende Skibe.

Siam Linien. Saavel ud- som hjemgaaende Ladning har været rigelig, og Resultatet har været særdeles tilfredsstillende. Med de ny tilkommende Motorskibe til

Bangkok Ruten er det tilstræbt ogsaa at udvide Passagertrafikken, og uden derved at formindske Skibenes Lasteevne er de paa Hoved- og Brodækkene forsynede med 1ste Klasses Passagerbekvemmeligheder, som staa fuldt paa Højde med, hvad der af andre Linier paa Østen bydes det rejsende Publikum.

Kina og Japan Linien har ogsaa haft rigelig ud- og hjemgaaende Ladning at befordre og uagtet den i forrige Beretning omtalte Konkurrence, der er paaført Conferencelinierne, har trykket Raterne, er Resultatet tilfredsstillende.

Den vestindiske Linie. I Stedet for de i Aarets Løb solgte Dampskibe, »St. Jan« og »St. Thomas« har der været anvendt befragtede Skibe til henimod Slutningen af Aaret, da de noget større Dampskibe »Bintang« og »Samui« blev taget ud af Bangkok Farten og sat over paa denne Rute.

Syd-Afrika Linien har i Samarbejde med de svenske og norske Linier haft saavel gode Ud- som Hjemfragter, og Helhedsresultatet har været godt, særlig i Betragtning af, at der har været anvendt mange befragtede Dampskibe; men dette sidste forandres, naar de 3 ny Dampskibe »Transvaal«, »Rhodesia« og »Natal« i Løbet af 1914 indsættes paa denne Rute.

Pacific Linien er udviklet med hyppigere Rejser, dels med egne og dels med befragtede Skibe. Kompagniet maa siges at have vundet godt Fodfæste paa denne Kyst og har i Aarets Løb etableret Samarbejde med tyske og engelske Linier.

For de forskellige Ruter har der været befragtet 30 fremmede Dampskibe paa tilsammen c. 190 000 Tons Lasteevne.

Handelsafdelingerne. Den stærke Udvikling i Verdensomsætningen medfører Forskydninger i Handelsformerne. Medens der tidligere kunde opnaas god Avance ved forholdsvis mindre Omsætning, skal der nu som Regel Masseomsætning til for at opnaa tilsvarende Resultater, og Kompagniets Ledelse bestræber sig for at følge denne Udvikling.

Import. Da London er et Knudepunkt for Verdenshandelen, forskydes Afsætningen især for de store Importartiklers Vedkommende til Afdelingen der, og den derved opnaaede bedre og mere direkte Føling med Markedet har medført en betydelig større Omsætning. Dette foraarsager igen Stigning i den hos Filialer og Agenturer anbragte Kapital samt af Rembours Konto, hvilken sidste udelukkende omfatter svømmende Ladninger, hvis Salgsværdier reguleres ved Modtagelsen paa Bestemmelsesstedet.

Eksport. Ved at inddrage ny Markeder er Afsætningen ganske betydelig forøget: dette gælder særlig større Artikler f. Eks. Cement hvoraf der i 1913 fra Fabriken i Nørresundby afskibedes over 400 000 Tdr. imod noget over 300,000 Tdr. i 1912.

Træ. Tilførslen af Teak fra Kompagniets egne Skove i Siam var ligesom forrige Aar ret sparsom begrundet paa Vandmangel i Bifloderne; men ved forøget Import af Birma- og Java-Teak er Omsætningen gaaet frem, ligesom Salget af andre oversøiske Træsarter er i Tiltagende.

Bangkok Filialen. Alle Afdelingerne har været i glædelig Fremgang, og trods den ved Regnmangel foraarsagede magre Rishøst og sparsom Tilførsel af Træ fra Skovene er Resultatet af Filialens Drift bedre end de foregaaende Aar, og store Mængder af Raatræ ligger opsamlet i Bifloderne.

I Betragtning af, at en Centralisation af Virksomhederne i Siam og paa Malakkahalvøen samt Singapore Filialen vil være af Betydning for den fremtidige Udvikling, er den lokale Overledelse af disse Virksomheder underlagt den i Bangkok bosiddende administrerende Direktør.

I Bandon er Skov- og Savmølledriften vedblivende i

god Gænge, og de forskellige opskaarne Træsarter finder let Afsætning saavel i Østen som i Evropa.

Singapore Filialen har haft en forøget Omsetning, og dens nu fuldførte Pakhuse har vist sig formaalsjænlige for Import- og Eksportvarer. Derved er paa Grund af Kompagniets tiltagende Skibsfartsinteresser er Filialens Virkeomraade betydelig udvidet.

De under Filialen hørende Plantager i Kretay, nemlig Kokusplantagen, efter nøjagtig Opmaaling 3427 acres Land med c. 218,000 Træer, og Gummiantagen 1197 acres Land med c. 134,000 Træer, har udviklet sig godt. I en Rapport om Kokusplantagen, som fornyligt har været grundig gennemgaaet af Bestyreren for Plantageafdelingen i Singapore sammen med en særlig kompetent engelsk Fagmand, udtales det, at Træernes Vækst overgaar Forventningerne, og at Plantagen formentlig at blive ydegyldigt tidligere end antaget. Med de høje Priser paa Coprah kan dette Aktiv derfor betegnes som særdeles lovende for Fremtiden.

Sundhedstilstanden paa Plantagen har bedret sig betydeligt, efter at forskellige hygiejniske og andre Forholdsregler er truffet.

Shanghai Agenturet med det derunder hørende Hankow Agentur har været paavirket af de urolige, indre politiske Forhold i Kina, men slaar nu rustet til at udnytte det forventede Opsving i Handelsudviklingen, naar normale Forhold indtræder.

I Hankow, som er den vigtigste Handelsplads ved Jangtse-Floden, besidder Kompagniet store Pakhuse og Maskiner til Rensning af Korn- og Frøsorter.

Under Shanghai Agenturet er der i Slutningen af Aaret blevet oprettet en Afdeling i Tientsin, fornemlig bestemt for Opkøb af Eksportvarer fra Nordkina.

Vladivostok og underliggende Agenturer har gennem sine Organisationer i Manchuriet opkøbt store Mængder af Sojabønner og andre Artikler for Eksport til Evropa og Japan.

St. Thomas Filialen har foruden Ekspeditionen af den vestindiske Linies Skibe haft Forsyningen af Kul og Vand til 155 Skibe.

Deltagelse i fremmede Selskaber. Hovedformalet hermed er, som oplyst i tidligere Beretninger, i gensidig Interesse at opnaa den tilstræbte Delagtighed i Verdensomsætningen under de Forhold, som er omtalt i Indledningens til Handelsafdelingerne.

Saadanne Selskabers Forhold finder som Regel ikke Omtale i Kompagniets Aarsberetninger; men da det kan have sin Interesse fra Tid til anden at fremkomme med en Orientering, gives nedenstaaende kortfattede Oplysninger om de væsentligste af de Selskaber, som er fremstaaet ved Det østasiatiske Kompagnis Initiativ, og hvori det er pekuniært interesseret. Disse Selskaber er under vekslende Kaar fremarbejdet til saavel at opfylde det ovenfor nævnte Formaal som til direkte at give Udbytte af den deri anbragte Kapital.

De Kapitaler, hvormed de efternævnte Selskaber arbejder, udgør i alt c. Kr. 35,000,000, — i Aktier og c. Kr. 16,000,000, — i Obligationer, og Skibsfartsselskaberne har tilsammen i Fart og under Bygning 35 Skibe, hovedsagelig for Passagertrafik, med en samlet Brutto Register Tonnage af c. 95,000 Tons.

Det russisk-østasiatiske Dampskibsselskab, som blev stiftet i 1899, har haft gode og trange Tider og har været underkastet skiftende Forhold, foraarsaget saavel ved politiske Begivenheder som ved vekslende Konjunkturer. Siden 1907 har dette Selskab hovedsagelig tilstræbt at oparbejde en Gods- og Passagertrafik mellem Libau og Amerika ved en Atlanterhavsroute og lokale Østersørouter til Opsamling af Gods og Passagerer. Det besidder en Flaade af ny Ruteskibe, som er bekendt fra deres Anløb af Kjøbenhavns Red for Proviantering og for Dokning og Eftersyn ved danske Værfter, og ny Kontorer og Emigranthoteller i Libau. I det forløbne Aar har Selskabet befordret c. 60,000 Passagerer

og c. 65,000 Tons Ladning imellem Rusland—De forenede Stater og Kanada.

Est Asiatique Français stiftedes i Aaret 1902 som et Rederi og Handelsselskab, men to Aar senere overgik dets Skibe til Messageries Maritimes i Følge et Samarbejde, som etableredes mellem de to Selskaber. — Derefter har Est Asiatique Français virket som Handels-selskab, og har nu tillige i det nordlige Siam Koncession paa Skovstrækninger, som grænser til Mekongfloden, ad hvilken Teakstammerne føres ned til Saigon for at opskæres paa Selskabets derværende Savmølle, hvorefter Træet afsæltes saavel i Østen som i Evropa.

The South African Trading Company, Ltd., blev stiftet i 1903 med det Formaal at udvikle den indtil den Tid for Kompagniets Regning drevne Eksport til Sydafrika, navnlig af Træ fra Østersølandene samt andet Bygningsmateriale fra Danmark og andre Lande. Efter Krigen i Sydafrika indtraadte en alvorlig økonomisk Krise, som influerede stærkt paa Importen til Sydafrika, og Selskabet har først i de senere Aar været i Stand til at give Udbytte.

Nørresundby Portland Cementfabrik blev stiftet i Slutningen af 1906 og anlagt til at producere 200,000 Tdr. Cement aarlig. Ved senere Udvidelser, efterhaanden som Kompagniet ved Hjælp af sine Ruter har fundet ny Afsætningsmarkeder, er Fabriken naaet til at kunne producere c. 650,000 Tdr., eller c. 120,000 Tons aarlig. Foruden de mangesidige, indirekte Fordele har Selskabet givet et godt Udbytte.

Trækompagniet. Majoriteten af Aktierne erhvervedes i 1907 med Henblik paa gennem dette Selskab at skabe Afsætning for Træ, importeret fra oversøiske Lande til Kjøbenhavn. Stagnationen i Bygningsfagene, som begyndte umiddelbart efter Overtagelsen, virkede tilbage paa Selskabet i de første Aar derefter; men i de sidste 2 Aar har der været stigende Fremgang, saaledes at det har kunnet betale Udbytte.

Siam Steam Navigation Company, Ltd., som blev stiftet i 1908, er udsprunget af Kompagniets Kysifart paa Malakkahalvøen. Selskabet opretholder en af den siamesiske Regering subventioneret Post- og Passageroute mellem Bangkok og Singapore med Anløb af de vigtigste Pladser paa Østsiden af Malakkahalvøen. I 1910 og 1911 opstod et Modsætningsforhold imellem dette og det i Singapore hjemmehørende stærke Straits Steamship Company, Ltd., som gav Anledning til Konkurrencekamp mellem de to Selskaber, hvad der medførte, at Kompagniet maatte træde til med direkte Tilskud af Hensyn til Liniens Betydning for Kompagniets Interesser paa Malakkahalvøen. Kampen endte med Forlig og Straits Steamship Company's pekuniære Deltagelse i Siam Steam Navigation Company. Ved det derved opstaaede intime Forhold kan begge Selskaber imødesee en rolig Udvikling. Selskabet har siden Stiftelsen hvert Aar givet et godt Udbytte med Undtagelse af Kampaaet.

Dansk Sojakagefabrik paa Islands Brygge blev stiftet i 1909 med det Formaal at bearbejde de fra Manchuriet kommende Sojabønner for deraf at fremstille dels Foderstoffer, som fornemlig har fundet Afsætning til det danske Landbrug, og dels Olje, der finder mangesidig Anvendelse saavel i Udlandet som Indlandet, blandt andet ogsaa til Fabrikation af andre Varer ved selve Fabriken, saasom Glycerin, raffineret Olje etc., særlig med Henblik paa Eksport.

Stettiner Oelwerke er oprettet i 1910 med det samme Formaal som Dansk Sojakagefabrik med Henblik paa det tyske Marked.

Disse Selskaber opfylder i høj Grad Kompagniets Formaal, idet Sojabønnerne fremskaffes saa direkte som muligt ved Kompagniets Organisation i Manchuriet, afskibes for dets Regning med egne eller for Formaalet befragtede Skibe og bearbejdes i Kjøbenhavn og Stettin, hvor de deraf fremstaaende Produkter finder Afsætning som færdige Handelsvarer.

Fabrikerne har siden Oprettelsen undergaaet Udvidelser. Dansk Sojakagefabrik saaledes fra at bearbejde c. 30,000 Tons til efter sidste Udvidelse i 1913 at kunne bearbejde indtil c. 80,000 Tons aarlig.

Kompagniet har til de to Fabriker siden Stiftelsen importeret 287,500 Tons Sojabønner til en Værdi af c. 42 Millioner Kr., og foruden de indirekte Fordele har begge Fabriker, til Trods for at Stettiner Oelwerke led Afbræk ved, at en Del af Fabriken brændte ned Aaret efter Oprettelsen, givet et særdeles smukt Udbytte.

Mount Austin Gummipiantage erhvervedes i 1905 af Det østasiatiske Kompagni og bestod da af c. 2,700 acres Land, hvoraf c. 50 acres var beplantet, medens Resten tilplantedes i Aarene 1905—10.

De i 1910 herskende meget høje Gummipriser, som steg til over 12/ pr. Pd., medførte, at Kompagniet til et Selskab, der blev dannet i London, afsatte Plantagen, som dog vedblev at staa under Kompagniets Singapore Filials Ledelse. Senere udvidedes Plantagen til 10,936 acres beplantet Areal med en Aktiekapital paa £ 450,000 og et Partialobligationslaan paa £ 200,000.

For Regnskabsaaret 1913—14 anslaaes Mount Austin Plantagens Ydelse til over 400,000 Pd. Gummi: men da de fleste Træer endnu er unge, vil der med de nuværende Gummipriser, efter at Obligationsrenter og Administrationsudgifter er betalt, i 1913—14 næppe levnes noget Udbytte, saaledes som Tilfældet var i 1911—12 og 1912—13 med de da betydeligt højere Priser.

Plantagens Produktion er for 1914 anslaaet til c. 800,000 Pd., og Ydelsen vil gradvis stige, saaledes at den f. Eks. i 1923 vil udgøre c. 5,000,000 Pd.

Produktionsomkostningerne, der har været over 2/ pr. Pund Gummi, vil med Træernes tiltagende Ydelse blive lavere og forventes, naar Gennemsnitsydelsen naar op over 3 Pd. pr. Træ, at ville komme under 1/ pr. Pd.

Mount Austin Gummipiantage kan derfor betragtes som et godt Fremtidsaktiv.

Det vestindiske Kompagni. Som bekendt ledes dette Selskab af Kompagniet, men for de nu paa-begyndte Havneanlæg er fuldført, forventelig i Slutningen af 1914, og Panamakanalen er aabnet for den internationale, maritime Trafik, er der intet at berette udover det allerede offentliggjorte.

Foruden i ovennævnte Selskaber er Kompagniet i mindre Grad interesseret i enkelte andre udenlandske Foretagender, saaledes sammen med udenlandske Rederier i Kuldepoter paa Steder, hvor det passer Kompagniets Ruleskibe at indtage Kulforsyninger.

Kompagniets Virksomheder er vokset saa meget, at det er blevet uoverkommeligt for de hidtidige Revisorer alene at foretage Revisionen. Det er derfor blevet anset for formaalstjenligt at anmode de Herrer statsautoriserede Revisorer Carl Andersen og Adolph Poulsen om fra Tid til anden at besøge Kompagniets Filialer og Agenturer for der at foretage kritisk Revision og tillige medvirke ved Revisionen af Hovedkontorets Bøger og Regnskaber.

For Hovedkontorets Vedkommende har en saadan Revision allerede fundet Sted i Aar, hvorfor de Herrer Revisoreres Attest findes paa Regnskabet.

Beretningen er gjort saa omfattende og fyldig af Hensyn til Kompagniets tiltagende Udvikling, og fordi mange af dets Aktionærer er bosiddende fjernt fra Kjøbenhavn.

Ligesom forrige Aar er de for Skibene foretagne Af-skrivninger beregnede efter en Amortisationstid af 15 Aar.

Indtægterne fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen	Kr. 1,748,726.84
— — Skibene	» 2,706,881.95
— hos Filialerne	» 2,257,518.67
Udbytte i fremmede Selskaber	» 921,992.22
Overført fra forrige Aar	» 402,985.27

Kr. 8,038,104.95

Administrationsudgifter

ved Hovedkontoret,	
London Kontoret og	
Filialerne	Kr. 1,731,913.17
Rente Konto	» 319,048.98
Afskrivninger	» 1,375,768.15
	<hr/>
	3,426,730.30
	Kr. 4,611,374.65

Overskudet Kr. 4,611,374.65 foreslaas fordelt i Overensstemmelse med omstaaende Regnskab, hvorefter Aktionærerne erholder 10 pCt. Udbytte, til Reservefonden henlægges Kr. 1,000,000.00, saaledes at denne nu udgør Kr. 8,750,000.00 eller 35 pCt. af Aktiekapitalen; til Tantieme til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 491,677.88; til Pensionsfonden henlægges Kr. 175,000.00, medens Kr. 444,696.77 overføres til næste Aar.

(Sluttes.)

Et Museum for Handel og Søfart.

Paa Handelsministeriets Budget er der bevilget et Statstilskud af 10,000 Kr. aarlig til Oprettelsen af et Museum for Handel og Søfart under Forudsætning af fornøden Støtte fra private Bidragydere.

Ved Afgørelsen af Spørgsmaalet om Museets Beliggenhed er Valget naturligt faldet paa Kronborg, hvor en Række Værelser, som nu anvendes til Opbevaring af Malerier formentlig vilde kunne tages i Brug. Kronborg er rejst af Kong Frederik II for Penge, indgaaet fra Øresundstolden, og er saaledes knyttet til Handelens og Skibsfartens Historie i vorø Farvande. Slottets skønne Beliggenhed og den Tiltrækning, det over, maa antages at kunne blive til stor Fordel for Museet. Indenfor det kommende Museums Rammer vilde da ogsaa falde alle Minder vedrørende Øresundstolden og dens Opkrævning i Helsingør, herunder ogsaa de Bygningsarbejder og Kunstværker af enhver Art, som danske Konger lod udføre for Sundtoldens Regning eller indkøbe ved Tolderne i Helsingør.

Det vil snart være 300 Aar siden en dansk Orlogsflaade, udsendt af Christian IV, første Gang viste sig i det fjerne Østen og paa Indiens Kyst grundlagde Kolonier. Minder om disse og om de gamle Handelskompagnier, det østindiske, grønlandske, guineiske og andre vil have deres Plads i et dansk Handels- og Søfartsmuseum. Det samme gælder om Kompagnierne fra det følgende Aarhundrede, navnlig det store asiatiske, og om de fremragende Købmandshuse fra den Tid, hvor Grossererne drev Handelen ved egne Skibe.

I Form af Afbildninger af Skibe, Skibsværfter, Bygninger, Handelspladser og Interiører fra Handelshuse, gamle Skibspapirer m. m., vil der ikke mindst fra den glimrende Handelsperiode, da Handelen under vort neutrale Flag bragte Rigdom til Landet, sikkert kunne tilvejrbringes en værdifuld Samling af Minder, som tidligere ikke har haft Hjem i noget Museum.

Det vilde være Museets Opgave at bidrage til at anskueliggøre hele vor oversøiske Handel, derunder Handelen paa Island og Grønland, Færøerne og dansk Vestindien.

En væsentlig Bestanddel af Museet vilde blive Afbildninger og Modeller af Skibe og Fartøjer lige ned til vor Tid, og da Museet tillige er tænkt som Marinemuseum, skulde det ogsaa omfatte Afbildninger og Modeller af Orlogsfartøjer fra Fortid og Nutid.

Til Direktør for Museet er udset tidligere Inspektør ved Frederiksborg Museet Hr. E. F. S. Lund.

Til at virke for Museets Oprettelse er der dannet en Komité bestaaende af Handelsminister H a s s i n g - J ø r g e n s e n, Indenrigsminister R o d e, Landstingets For-

mand, Geheimekonferentsraad Goos, Folketingets Formand, Gaardejer Pedersen-Nyskov, Landstingsmand, Proprietær Piper, Formand for Landstingets Finansudvalg, Folketingsmand K. M. Klausen, Formand for Folketingets Finansudvalg, Departementschef i Handelsministeriet, Busck-Nielsen, Departementschef i Indenrigsministeriet, Vedel, Direktør for Marineministeriet, Kommandør Jøhnke, Elatsraad H. N. Andersen, Direktør for Det østasiatiske Kompagni, Direktør Cold, Direktør for Det forenede Dampskibs-Selskab, Formand for Skipperforeningens, Skibsfører A. V. Knudsen, Medlem af Sø- og Handelsretten, Elatsraad M. Dessau, Direktør for A/S. Burmeister & Wains Maskin- & Skibbyggeri, Generalkonsul Glückstadt, Generalkonsul Johan Hansen, Grosserer Klitgaard, Formand for Grossererersocietetets Komité.

Denne Komité har valgt undertegnede Forretningsudvalg, hvis Medlemmer hver for sig er bemyndiget til at modtage Tegning og Bidrag.

Idet vi hermed forelægger den foreløbige Plan for Handels- og Søfartsmuseet, anmoder vi dels om aarlige Bidrag til dette, dels om Bidrag til et »Kronborgmuseumsfond«, hvis Renter vil kunne anvendes til Museet.

Naar de fornødne Bidrag er tegnet, er det Hensigten at sammenkalde Bidragyderne til et Møde, paa hvilket vil blive givet Meddelelse om Museets Organisation.

Forretningsudvalget.

Marlin Dessau, V. Glückstadt,
Direktør for A/S Burmeister & Wains Maskin- & Skibbyggeri, Generalkonsul.

Johan Hansen, H. Klitgaard,
Generalkonsul, Formand for Grossererersocietetets Komité.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb flovede La Plata Markedet af, idet Begæret efter Tonnage næsten ganske svandt bort. Ogsaa Østen ligger lidt lavere, men i andre Retninger er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer i de hjemgaaende Markeder. Østersøen ligger meget højt for denne og næste Maanedes Lastning. Kulfragterne til Middelhavet har bedret sig lidt, men til Østersøen er de igen gaaet en Kende lavere. Da Strejken i Yorkshire imidlertid nu er forbi, ventes der almindeligvis at ville komme en Bedring. Der sluttedes iøvrigt i Ugens Løb bl. a. som følger:

Østen. Hvede fra Avstralien c. 21/6 U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, Maj. Erts Port Pirie 21/3 Antwerpen (7.500), Juni. Ris fra Birma 18/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre Holland. Bombay 12/ Dødvæghasis én Havn U. K. eller Kontinentet, 12/6 to Havne, Frankrig ekskl., prompt, 6 d. mere pr. 10. Maj—10. Juni. Kurrachee 9/ U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), »net terms«, 25. April—10. Maj, 12/6 à 13/ (÷ 2 pCt.) pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Nikolajeff, Kherson eller Odessa 6/6 Rotterdam, 6/9 Weseren, 7/ Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt, samme Rater fra Sulina, 25. April—15. Maj, mindre Baade Sulina 7/6 N. C. eller »any«, 8/ Hamburg, 20.—30. April. — Azow (store Baade) 7/ à 7/3 Rotterdam, Hull eller Leith, Donauen Fres. 9 Marseille (5.000), prompt, Erts 8/6 Poti/West Hartlepool, (5.000 Tons med 600—600 Tons daglig), 9/ Batoum/Boulogne (3.200), prompt. — Salt 10/9 Eupatoria/Libau (3.500), prompt.

Middelhavet etc. Fosfat fra Tunis Kysten 7/3 à 7/6 til Stettin, 7/9 Riga, 6/4½ Bona/Hamburg (3.000), 7/ Stettin (4.000), Erts 6/ Venedig/Oeslebshausen (7.600 Tons med 700—700 Tons daglig), 5/9 Kartagena/Maryport

(3.600), 5/ Villaricos/Rotterdam (5.000 Tons med 1.000—1.000 Tons daglig), fri Depatch. Fra Bilbao 4/ Newport eller Middlesbro, 4/3 à 4/4½ Glasgow, 4 Rotterdam.

Nordamerika. Korn 2/9 Baltimore/Oporto, 3/ Montreal/Oporto, Maj. Kul 10/6 Virginia/Neapel, 14/ Norfolk/Montevideo, April—Maj. Tømmer fra Golfen 73/9 Rotterdam, 75/ Antwerpen eller Hamburg, (1.200 Stds.), Maj—Juni, 77/6 Plymouth, (950), Maj. Paa Netto Charter fra Golfen 10/9 én Havn Danmark, 11/ to Havne, 11/3 tre Havne, 11/6 fire Havne, (5.500), Maj. Sukker fra Cuba 12/3 Liverpool eller Greenock, 12/9 London eller Amsterdam, Maj. Timecharter 3/6 Dødvægt, Levering Baltimore, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 12/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, prompt.

Østersøen. Fra St. Petersborg 24/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn, Riga/Holland Hfl. 11—12 pr. Std., Antwerpen Fres. 26, Rouen 27—28, Bordeaux 32—33. Fra Libau eller Windau 8 d. Havrebasis Rotterdam, 9 d. London, 1/ à 1/1½ Rouen, Fres. 28 pr. Favn Kortprops til Ghent. Hvede Stettin/Barry Dok 5/4½ pr. Ton. Stykgods, Sukker etc. 4/9 à 5/ Dødvægt Danzig/London.

Kulfragterne. Fra Østkysten 3/10½ à 4/1½ Kronstadt, 4/ à 4/3 Pernau, Riga eller Windau, 3/9 à 3/10½ Memel, 3/9 à 3/10½ Aarhus eller Aalborg (2.000), 4/3 à 4/6 for mindre Baade til dansk Provinshavn, 4/3 Archangel (1.800), 6/4½ Algier (1.800), 7/6 Marseille (3.000), 7/6 à 7/9 Genua eller Savona, 7/ à 7/3 Las Palmas, Fra Cardiff eller Newport Fres. 5.25 Nantes, 7.50 Algier, 8.50 Marseille, 7/6 Genua, 8/ Torre eller Civita Vecchia, 8/3 Venedig, 7/ Port Said, 10/ à 10/3 Aden, 11/ Colombo (7.400), 6/9 à 7/ Las Palmas, 12/ Rio Janeiro (8.500), 12/6 Rosario.

Skrevet den 21. April 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Fragtmarkedet vedvarende yderst højt med kun faa disponible Laster til lave Rater, men de fleste Sejlere er dog efterhaanden bleven sluttet for første Tur.

Af Kornlaster noteres kun enkelte fra Finland til meget lav Rate, som er uden Interesse. Foderstoflaster noteres enkelte fra Rusland, Danmark har enkelte Cement- og gammelt Jern Laster tjenlig til Komplettering, men det er vanskelig at slutte Komplettering fra Bottenhavet, idet der kun er faa Fragter udover Slavlaster til Themsen til Rater som paa Grund af de høje Lodspenge ikke lønner sig. Vestsverig har intet at byde paa, og Østnorge har kun faa Is- og Trælaster til lave Rater, saa at hele Markedet ikke giver Udsigt til lønnende Forretning for Sejlskibstrafik.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret matte, og der er kun faa Kulfragter i Markedet 6½ à 7½ £ pr. Keel til danske og norske Havne. Clay- og Foderstofmarkedet ligger uforandret med fremdeles lang Torn paa Claypladserne.

Angaaende de mindre Skibe er Tønen stadig ret flov næsten overalt. Nordtyskland ligger saaledes ret stille og optager forholdsvis kun lidt Tonnage. Königsberg noterer kun 4 à 4½ Mk., Danzig opgiver intet, og fra Colberg sluttedes Havre til Oscarshamn 5½ Mk. Stettin slutter til omkring 3½ à 4 Mk. Rostock har intet i Markedet, Stralsund opnaaede den hittidigede Rate for Havre 5 Mk., og Greifswald udbyder enkelte Havreladninger 5¼ Mk. Lübeck har heller ikke overdrevent meget fremme og sluttede bl. a. Gibs til Nørre Sundby 3¾ Mk. I Hamburg er det ligeledes ret flovt. Med Hensyn til de russiske Østersøpladser slutter Libau 13 Mk., og Riga noterer for noget større Skibe omkring 15—16 Mk. Sverig er stadig uforandret. Lockouten i Sydsverig omfattende Cement, Kalksten og Kalkmel kan nu betragtes som afsluttet, og allerede i Løbet af Ugen menes Arbejdsforholdene atter at

være normale. Norge slutter for Feldspath til Stettin til kun 4 $\frac{1}{4}$ Mk., Elben 5 $\frac{1}{4}$ Mk., og det er meget sparsomt dermed. Danmark er fra Provinserne yderst mal, ogsaa hvad angaar Cementfarten. Kjøbenhavn er ikke bedre; der sluttedes bl. a. Hvide til Odense. Åhus 14 Øre, Bandholm 12 Øre, Oljekager til Limfjorden 20 Øre, Randers 17 Øre samt Majs til Warberg 14 Øre. Udsigterne er foreløbig ikke særlig lovende derfra. Af Hvedeomladninger kan der saaledes næppe ventes noget særligt i den nærmeste Tid.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Overlærer Øllgaard dirigerede.

Formanden, Etatsraad Lyngberg, aflagde

Beretning.

Den 6. Maj f. A. aabnede Ronne—Allinge-Banen sin Drift, og denne Omstændighed i Forbindelse med det forholdsvis gode Sommervejr, de mange Forenings- eller Selskabsrejsende og endelig den store Landboudstilling med Dyrskue ved Kjøbenhavn har bevirket, at Passagerfragten i Aarets Løb paa Ronne—Kjøbenhavn-Ruten har haft en Opgang af Kr. 34,000. I Godsfragten var der en samlet Fremgang af Kr. 2,600, hvortil Ronne—Allinge-Banen vel nok om end i ringe Grad har bidraget. Ronne—Kolberg-Ruten har givet en Nedgang i Passagerfragten af Kr. 3,000. »Thor» var solgt for Kr. 45,000, da Skibet var bogført for Kr. 42,000, har dette Salg altsaa givet en Gevinst.

Der er opsejlet Overskud Kr. 175,548 imod det foregaaende Aar Kr. 136,726. Paa Grund af, at Driften kun er foregaaet med tre Skibe, kan Aaret imidlertid ikke karakteriseres som et Normalaar.

Som bekendt er der nu truffet en Overenskomst med Staten om en ny Kontrakt om Postens Befordring med Uopsigelighehed indtil 1. April 1920, hvorved der fra 1. Januar 1915 at regne vil blive indført et nyt Billetsystem.

Bygningen af det ny Skib, der er døbt »Hejmdale», skrider nu rask fremad, og Skibet vil antagelig blive alloveret i April kort efter Paaske.

Efter Beretningens Afleggelse tog Selskabets Forretningsforen. Direktør Th. Lund Ordet og gav i Anledning af den mod Selskabet rejste Aktion en udførlig Redegørelse om Grundene til den af Selskabets Bestyrelse fra Nytaar foretagne Takstforhøjelse og de Forhandlinger, baade skriftlige og mundtlige, der om denne Sag har været fort mellem Bestyrelsen og Generaldirektoratet for Postvæsenet.

Efter at denne Redegørelse var aflagt, gennemgik Direktør Lund Regnskabet, for hvilket der gaves Decharge.

Sømandsforeningen

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Retsformand Koch.

Formanden, Kommandør Schultz, aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed og meddelte, at Hs. Maj. Kongen er indtraadt i Foreningen som overordentligt Medlem (Medlemmerne rejser sig). Endvidere er Retsformand J. Koch indtraadt som overordentligt Medlem. Formanden mindedes dernæst to af Foreningens manganerige Medlemmer og Velgørere, der i Aarets Løb er afgaaet ved Døden, Generalkonsul Delecomyn og fhv. Skibsfører Kraemer.

Endvidere meddelte Formanden, at der paa Foreningens Stifter, Matros Peter Funks Gravsted er opsat en Mindesten som blev afsæret den 27de Juni f. A. Foreningen har af Dr. phil. C. Rothe modtaget et malet Portræt af Peter Funk.

Medlemsantallet er 426, og Tilgangen har været større end i mange Aar. Men ubegribeligt er det — siger Formanden — at ikke flere Sømand melder sig ind i Foreningen. Sømandene siger, at de ikke kender den, men nu har Bestyrelsen ladet trykke et Opraab om at træde ind i Foreningen, og flere Dampskibsselskaber og Sømandshjem har lovet at lade Opraabet ophænge i Lukafer og Lokaler.

Om »Prinsesse Mariæ Hjem» meddelte Formanden, at fhv. Bankdirektør Ronnes Legat paa 10,000 Kr., der bærer Navnet »Prinsesse Mariæ Mindelegat», nu er indbetalt. Hjemmets Forhold har i høj Grad staaet i »Bolværkssagen» Tegn, idet Havnevæsenet jo havde givet Ordre til, at Bolværket udfør Bygningen skulde repareres. Reparationen er nu udført, og Halvdelen af Omkostningerne herved er betalt, medens Resten skal betales i indeværende Aar; og for det er sket, kan Friholigernes Antal ikke forøges yderligere. De er sidste Aar forøget fra 41 til 45 ved Hjælp af forskellige Gaver, deriblandt Kr. 3,500 fra Dampskibsselskabet C. K. Hansen. Det er, siger Formanden, den første Gave, der er modtaget fra et Dampskibsselskab, og forhaabentlig vil dette smukke Eksempel blive efterfulgt af andre.

Regnskaberne for Foreningen og Hjemmet fremlagdes, hvorefter der foretoges Valg til Bestyrelsen. Grosserer Th. Sonne har ønsket at udtræde, dels paa Grund af Bortrejse, dels fordi han mente, at hans Plads burde besættes med en aktiv Reder. Generalkonsul Johan

Hansen var herefter beredvillig indtraadt i Hr. Sonnes Sted, og hans endelige Valg bekræftedes af Generalforsamlingen. Fhv. Skibstømrer Spelling, der efter Tur fraaadte, genvalgtes.

Om Forholdene i 1914 udtalte Formanden, at man blot maatte haabe, at Resten af Aaret maatte blive de to forløbne Maaneder lig. Den 13. Januar, Prinsesse Mariæ Fødselsdag, fandt den første Uddeleging af »Prinsesse Mariæ Mindelegat» Sted under en lille Højtidelighed, som overværedes af Hs. kgl. Højhed Prins Valdemar og Legatsstifteren, fhv. Bankdirektør Johannes M. Ronne. Ved denne Lejlighed forøgede Hr. Ronne sit Legat med Kr. 2,000, saaledes at der fra næste Aar kan uddeles 8 Portioner à 50 Kr.

Fra Direktionen for Det forenede Dampskibsselskab har Foreningen for et Par Dage siden modtaget Kr. 1,000 til Hjemmet, indkommet ved Salg af Billetter til at bese Skibet »Frederik VIII» Søndag den 25. Januar. Det er ikke alene selve Gaven, der er kærkommen, men ogsaa den Maade, hvorpaa den er fremkommen.

Stuttelig rettede Formanden en Tak til alle, der har støttet Foreningen i dens Virksomhed ved Gaver eller paa anden Maade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Et nyt Fyrskib til Vyl ved Eshjerg er den 17. ds. løbet af Stabelen paa Møllers Værft i Faaborg. Skibet, der er af en ganske ny Type og er kobberforhudet, er til en Pris af 300,000 Kr.

Skibet er paa c. 350 Tons Deplacement. Længden mellem Perpendikularerne 107' 0", Bredden midtskibs 22' 5", Højden fra Dæk til Spunding 12' 4". Det faar Fremdrivningsmotor paa c. 150 H. K.

Skibet skal have Station ved »Vyl» og faar Navnet »Motor Fyrskib Nr. 1», da det er det første Fyrskib med Fremdrivningsmotor.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en 3/m. Skonnert til Marstal, c. 100 Tons.

Den 15. ds. løb der paa Skibbygmester N. Hansens Værft i Marstal et nyt Skib i Vandet. Skibet, der er rigget som Skonnert, fik Navnet »Vesta». Skibet maaler 64,93 Netto Reg.-Tons. Ejer og Fører er Skibsfører R. Andersen, Møllevejen.

»Æro Avis».



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalgs-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 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaplajner, 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 20./4. — Alexander, Nielsen, ank. Cartagena 17./4. — Aigarve, Borries, afg. Neapel 20./4. — Anglo Dane, Kann, ank. Trondhjem 20./4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 17./4. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 17./4. — Arkansas, Egeuse, pass. Lizard 7./4. — Arno, Lepper, ank. Catania 20./4. — Aurora, Gommessen, ank. Riga 21./4. — Baron

Stjernblad, Sørensen, afg. Alger 18/4. — Beira, Mortensen, pass. Gibraltar 21/4. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 18/4. — California, Petersen, ank. Newport News 18/4. — Charkow, Sæberg, ank. Antwerpen 20/4. — Chr. Brøberg, Larsen, ank. Havre 19/4. — Christian IX, Gotthardt, ank. London 19/4. — Christianssand, Andresen, ank. hertil 19/4. — Dagmar, Mueller, ank. Antwerpen 16/4. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 19/4. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 20/4. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 16/4. — Frederik VIII, Thomsen, afg. New York 14/4. — Garonne, Kromann, afg. Stettin 20/4. — Hellig Olav, Holst, afg. Christianssand 11/4. — Hegeest, Hansen, ank. hertil 20/4. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 18/4. — Jolantha, Kyllensbech, afg. Antwerpen 20/4. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 16/4. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 7/4. — Kiew, Tonnesen, ank. Bordeaux 13/4. — Loire, Craignou, afg. Sorbus 18/4. — Louise, Svan, ank. Pillau 21/4. — Louisiana, Jon Jouson, ank. hertil 15/4. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Sagres 20/4. — Maryland, Ørsted, ank. Cardiff 21/4. — Minsk, Harder, ank. Riga 11/4. — Morsø, Nellemann, afg. Cardiff 18/4. — Nicolai II, Petersen, afg. Galata 17/4. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. hertil 21/4. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 18/4. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 15/4. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 11/4. — Pregol, Iversen, afg. Rochelle 17/4. — Romny, Bogvad, afg. herfra 18/4. — Saga, Hansen, ank. Antwerpen 13/4. — Saxo, Rasmussen, ank. Aarhus 21/4. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 10/4. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 6/4. — Tiber, Pape, ank. Reval 17/4. — Tomsk, Wiherg, ank. hertil 17/4. — Tula, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 20/4. — Tyr, Thaning, ank. hertil 20/4. — Virginia, Fischer, ank. hertil 18/4.

C. K. Hansen Aggersborg afg. Ghent 14/4. — Analiensborg afg. Methil 15/4. — Brattingsborg afg. Burntisland 1/4. — Borglum ank. Huelva 8/4. — Dansbo ank. Savoia 12/4. — Elsborg ank. Swinemünde 14/4. — Esrom ank. Matanzas 13/4. — Flynderborg afg. Ghent 14/4. — Frederiksborg pass. Sagres 10/4. — Guldborg pass. Sagres 7/4. — Gurro ank. Huelva 10/4. — Hammershus afg. Cardiff 22/3. — Harrildsborg afg. Windau 15/4. — Huudborg ank. Santander 10/4. — Jelling pass. Gibraltar 11/4. — Jomsborg ank. Rotterdam 4/4. — Jungshoved ank. Fiume 6/4. — Jøgersborg ank. Tyne 12/4. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 8/4. — Kalo pass. Portland 12/4. — Klampenborg afg. Emden 11/4. — Krounberg pass. Trinidad 9/4. — Lojro ank. San Lorenzo 3/4. — Marselisborg pass. Sagres 10/4. — Næsborg ank. Lübeck 16/4. — Randelsborg ank. Stettin 8/4. — Silkeborg ank. Tunis 14/4. — Skanderborg ank. Memel 13/4. — Skodsborg ank. Barcelona 8/4. — Spigerborg afg. Lissabon 14/4. — Støgelborg pass. Sagres 13/4. — Stjerneborg afg. Bona 15/4. — Søborg ank. Sevilla 10/4. — Taarnborg ank. Rotterdam 13/4. — Ulfshørg ank. Aarhus 5/4. — Uranionborg ank. Rufisque 8/4. — Vordingborg ank. Rotterdam 11/4. — Ørkild pass. Ushant 12/4.

Vesterhavet. Polly, Mathiesen, ank. Hangö 19/4. — Ulla, Hansen, ank. Cartagena 18/4. — Nancy, Pedersen, pass. Portland 19/4. for Hamburg. — Rigmor, Thomsen, ank. Valencia 19/4. — Nexos, Basse, afg. Iviza 19/4. til Ardrossan. — Inger, Skou, afg. Cartagena 19/4. til Hamburg. — Hebe, Gregersen, ank. Bayonne 18/4. — Stella, Schiff, ank. Newcastle 18/4. — Nora, Lauritsen, afg. Newcastle 18/4. til Cartagena. — Karla, Nielsen, ank. Hamburg 17/4. — Olga, Christensen, afg. Newport 20/4. til Aguilas. — Norma, Degn, afg. Ghent 20/4. til Liban. — Marie, Nielsen, afg. Rotterdam 20/4. til Hamburg. — Thyra, Jessen, afg. Swansea 20/4. til Gandia. — Fvlla, Winslow, pass. Hanstholm 20/4. for Kjøbenhavn. — Nordsoen, Lund, ank. Middleshov 20/4. — Johanne, Mikkelsen, ank. Antwerpen 20/4. — Gerda, Iversen, ank. Stettin 19/4. — Ellen, Thoft, ank. Bandholm 20/4. — Dagmar, Sørensen, ank. Alicante 19/4. — Laura, Thøgersen, afg. Swansea 16/4. til Valencia. — Cito, Jepsen, ank. Riga 17/4.

Det østasiatiske Kompagni. Indien afg. Port Said 16/4. hjemg. — Siam afg. Singapore 16/4. hjemg. — Tranquebar ank. Antwerpen 21/4. udg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 21/4. — Annam ank. Kjøbenhavn 16/4. — Cathay afg. Hongkong 17/4. udg. — Kina afg. Colombo 18/4. udg. — Fionia pass. Perim 15/4. udg. — Selandia ank. Bangkok 10/4. udg. — Arabien afg. Moji 17/4. hjemg. — Transvall ank. Antwerpen 14/4. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Rotterdam 19/4. hjemg. — Bintang afg. St. Thomas 10/4. udg. — Samui ank. Rotterdam 17/4. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7/3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4/3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 15/4. til Ghent. — Russ, Petersen, ank. Halifax 19/4. — Vladimir Snwin, Carstensen, ank. Methil 20/4. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalborg 9/2. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Halifax 17/4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Stettin 2/4. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Hull 20/4. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Messina 2/4. til Miramichi. — Newa, Dahl, ank. London 20/4.

A. P. Møllers Rederier. Angolica Mærsk ank. Kjøbenhavn 20/4. — Anna Mærsk afg. Thameshavn 19/4. — Arnold Mærsk ank. Barcelona 19/4. — Chassie Mærsk ank. Riga 9/4. — Eleonora Mærsk afg. Danzig 16/4. — Hulda Mærsk ank. Windau 16/4. — Laura Mærsk afg. Barrow 18/4. — Lexa Mærsk ank. Blyth 20/4. — Peter Mærsk ank. Riga 14/4. — Sally Mærsk ank. Rotterdam 18/4.

Torm. Gudrun, Sonnehsen, ank. Genua 18/4. — Sara, Jensen, afg. Methil 19/4. — Helene, Sørensen, afg. Trapani 10/4. — Ragnhild, Schultz, ank. Kiel 18/4. — Valborg, Hansen, ank. Mariager 18/4. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 31/3. — Estrid, Hansen, ank. Rotterdam 17/4. — Agnete, Dam, ank. Tyne 8/4. — Gunhild, Hansen, afg. Kristiania 20/4. — Hermia, Farup, afg. Danzig 17/4. — Alise, Jørgensen, afg. Wismar 18/4.

Heimdals. Helga, Vaaben, Hansen, ank. Barcelona 18/4. — Martha, Christensen, ank. Cartagena 18/4. — Elna, Rathje, afg. Tyne Dock 5/4. — Therese, Pedersen, ank. Sfax 16/4. — Harriot, Larsen, afg. Tunis 9/4. — Dagny, Therkildsen, afg. Sfax 19/4. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 17/4. — Jeanne, Olsen, afg. Arzew 15/4. — Vera, Riso, ank. Sfax 15/4. — Daisy, Jørgensen, afg. Houden Dock 21/4. — Annine, Leth, ank. Burntisland 11/4. — Kamna, Løffler, ank. Oran 11/4. — Betty, Lagensen, ank. Sunderland 10/4.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Neapel 21/4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. South Shields 19/4. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 21/4. — Urania, Clausen, ank. Oran 21/4.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Cardiff 22/4.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Newcastle 21/4. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 19/4.

Nordsoen. Nordland, Anderson, ank. Ghent 20/4. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavn. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 19/4. — England, Bennetsen, ank. Kjøbenhavn 22/4.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Hamburg 21/4. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 20/4. — Nordpol, Nielsen, afg. Methil 11/4.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Ostende 16/4. — Fyon, Nielsen, ank. Methil 21/4.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Ardrossan 21/4. til Reykjavik. — Nelly, Clausen, ank. Kjøbenhavn 6/4. — Alexy, Sørensen, ank. til Almeria 20/4. — Dagny, Clausen, afg. Gelle 20/4. til Stettin. — Mary, Duhn, ank. Cardiff 12/4.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Helsingør 21/4. til Hamburg. — Gullfaxe, Faber, afg. Yarrow 20/4. til Wismar. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Antwerpen 19/4. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Stettin 18/4. til Amsterdam.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja afg. Harburg 14/4. til Cardiff.

Thurs. Petrino Hansen, Hansen, ank. Leith 19/4.

Ers. Energi, Jensen, ank. Burntisland 16/4.

Sejlskibe.

Svendborg. Valborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 14/4. — Meta, Møller, ank. Fowey 15/4. — Emanuel, Hansen, ank. Ipswich 16/4. — Fulvin, Petersen, ank. Bunkenes 16/4. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Paimpoole 16/4. — Ane, Jørgensen, ank. Plymouth 16/4. — Ebenezer, Rasmussen, ank. South Alcoa 16/4. — Helge, Nielsen, ank. Dysart 15/4. — Martin Nissson, Jensen, ank. Fowey 15/4. — Roma, Nielsen, ank. Port Halinqueen 14/4. — Sophie, Hansen, ank. Fowey 18/4. — Solon, Rask, ank. Lübeck 17/4. — Ruth, Larsen, ank. Folkestone 19/4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Neksø 20/4. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Baltimore 18/4. — Fortuna, Jørgensen, ank. Methil 20/4. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Warkworth 20/4. — Union, Andersen, ank. Caen 20/4. — Hans Ditlev, Stougaard, ank. Halmstad 19/4. — Haabet, Andreasen, ank. Jersey 20/4. — Alma, Hansen, ank. Guernsey 20/4. — I. Kofoed, Andersen, ank. Aalborg 21/4.

Ers. Freya, Nielsen, ank. Hartlepool 11/4. — R. Fabricius, Hansen, ank. Cadiz 13/4. — Mercur, Christensen, ank. Rudkjobing 13/4. — Mars, Stegmann, ank. Stavanger 12/4. — Pampa, Thorstensen, ank. Odense 13/4. — Hydra, Christensen, ank. Orth 14/4. — Marie, Raahauge, ank. Charlestown 14/4. — Ceres, Bager, ank. Colberg 14/4. — Salvador, Sand, ank. Fowey 14/4. — Amor, Hansen, ank. Ystad 13/4. — H. C. Grube, Svane, ank. Ystad 13/4. — Hejmdal, Stanggaard, afg. Swansea 14/4. til Ceuta. — Amalia, Andersen, er afg. Strømby Strand til Egersund. — Viking, Weber, ank. Hesnes 14/4. — Døtvende Brødre, Boye, ank. Langesund 14/4. — Mariane, Petersen, ank. Swinemünde 15/4. — Malfridur, Hansen, ank. Warnemünde 15/4. — Juliana, Petersen, ank. Halmstad 15/4. — Englen, Schmidt, ank. Dunkerque 15/4. — Gertrud, Christen-

(Fortættelse efter «Efter. for Søfar.»)

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

^aEfterretninger for Søfarende^a omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*.
^bEfterretninger for Søfarende^b udgaae ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogifterne. Enkeltte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, Københavns K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arket er udkommet:

Kort Nr. 210. Sundet. Udgaave 1914. Maalestok 1 : 130 000 med Specialkort: 1) Flinterenden. 1 : 60 000. 2) Drogden, Kongedyb og Hollænderdyb. 1 : 60 000. 3) Københavns Havn. 1 : 40 000. 4) Helsingørs Havn. 1 : 12 000. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 210. Sundet, Udgaave 1906.

I. Østersøen.

678. Sverrig. Utklippan—Ystad. Baaker og Sømærker til Opmaalingsbrug.

(^aUnderrøttelser for søfarende“ Nr. 14. Stockholm 1914.)

Til Brug under Seopmaaling i Sommeren 1914 vil der i Skærgaarden fra *Utklippan* til *Søvesborg*, i Farvandet mellem *Ahus* og *Kivik* samt i Farvandet omkring *Ystad* Havn blive opført større og mindre Baaker af Træ eller Sten samt blive udlagt Sømærker, forsynet med et eller flere Flag.

Søfarende advares mod at forveksle disse Baaker og Sømærker med de i Søkortene angivne.

Ystad: 55° 25 $\frac{3}{4}$ ' N. 13° 49 $\frac{1}{2}$ ' E., *Utklippan*: 55° 57 $\frac{1}{4}$ ' N. 15° 42 $\frac{1}{4}$ ' E.

679. Sverrig. Kalmarsund. Trädgåardsgrundet. Lystønde i Uorden.

(^aUnderrøttelser for søfarende“ Nr. 15/393. Stockholm 1914.)

Trädgåardsgrundet Lystønde, S. for *Grimskär* i *Kalmarsund*, som skulde vise To-Lyn hver 6 s., viser for Tiden Et-Lyn omtrent hver 6 s. Lystønden vil snarest blive bragt i Orden. 56° 37' 42" N. 16° 22' 00" E.

680. Sverrig. Svenska Björn Fyrskib udlagt og flyttet.

(^aUnderrøttelser for søfarende“ Nr. 15/373. Stockholm 1914.)

Fyrskibet *Svenska Björn* er nu udlagt paa sin ny Station NE. for *Svenska Högarne* Fyr. 59° 35' 30" N. 19° 56' 00" E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende Nr. 7/272. København 1914.)

720. Italien W.-Kyst. Capraia. Kap Ferraine. Fyrs Lysevne.

(^aAvvisi ai Naviganti“ Nr. 117/333. Genova 1914.)

Fyret paa Kap *Ferraine* har en Lysevne af 15 Sm. 43° 03' 03" N. 9° 50' 45" E.

721. Italien W.-Kyst. Kap Vaticano. Fyr forandret.

(^aAvvisi ai Naviganti“ Nr. 116/326. Genova 1914.)

Fyret paa Kap *Vaticano* er nu forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30 s.

38° 37' 08" N. 15° 49' 45" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/588. København 1914.)

722. Sicilien E.-Kyst. Messina. San Ranieri. Fyr forandret.

(^aAvvisi ai Naviganti“ Nr. 116/331. Genova 1914.)

Fyret paa *San Ranieri* er slukket, og det midlertidige hvide Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 3 s., er tændt. 38° 11' 32" N. 15° 34' 33" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/607. København 1914.)

723. Tyrkiet. Dardanellerne. Oplysning om Miner.

Ifølge Meddelelse til Udenrigsministeriet er Minerne, som læa mellem *Tschanak* (*Tchanak Kalé*) og *Kefes* (*Kephez*) Pynt paa *Lileasens* Kyst og mellem *Havouzlar* (*Avuzlar*) og *Kiled Bahr* paa den *evropæiske* Kyst, borttaget.

Den første Tønde fra *Tschanak* ligger nu mellem *Kefes* Pynt og *Havouzlar* c. 1400 m fra sidstnævnte.

Man skal passere mellem Tønderne og den *evropæiske* Kys; det er forbudt at passere mellem Tønderne og den *lilleasiatiske* Kyst, da her er en farlig Zone. Arbejderne ved Bortrydningen vedværer.

Tschanak: c. 40° 08 $\frac{1}{2}$ ' N. 26° 24 $\frac{1}{2}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/592. København 1914.)

724. Bulgarien. Sorte Hav. Megalo Nisi (St. Johannes Øen). Fyr forandret.

(^aNachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/934. Berlin 1914.)

Det hvide, faste Fyr paa Øen *Megalo Nisi*, Nord for *Sozopolis*, ved S.-Siden af Indsejlingen til *Burgas* Bugten, er forandret til et hvidt Lynfyrt, som viser 2 Grupper af To-Lyn hver 10 s. Flammens Højde: 44 m. Synsvidde: c. 18 Sm. c. 42° 27' N. 27° 44' E.

725. Rusland. Sorte Hav. Inkerman og Chersones Kloster. Fyr forandrede.

(^aNachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/936. Berlin 1914.)

1) Det hvide, faste Forfyr *Nischini Inkerman* ved Indsejlingen til *Sevastopol* er forandret til et hvidt-rødt vekslende Fyr, der viser hvidt Lys i 37 s. og rødt Lys i 23 s. c. 44° 37' N. 33° 35' E.

2) *Chersones* Kloster hvid-røde vekslende Fyr er forandret til et rødt-grønt vekslende Fyr. Farverne veksler med korte Mellemrum. c. 44° 37' N. 33° 30' E. I øvrigt er Fyrene uforandrede.

726. Syrien. Haifa (Khailfa). Forandring af Fyr opsat.

(^aNotice to Mariners“ Nr. 539. London 1914.)

Den i tidligere Efterretning averterede Forandring af det hvide Dobbeltfyrt paa Kastellet i *Haifa* er opsat. 32° 49 $\frac{1}{4}$ ' N. 35° 00' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1754. København 1913.)

727. Middelhavet. Tripolis. Marsa Tebruk. Grund fundet.

(^aNotice to Mariners“ Nr. 519. London 1914.)

En Grund med 6,8 m Vand er fundet 0,4 Sm, 233° (SW. t. W.) fra Observatoriet. 32° 04 $\frac{1}{4}$ ' N. 23° 59 $\frac{1}{4}$ ' E.

681. **Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib udlagt.**
(²Underrøttelser for sjöfarande" Nr. 15/375. Stockholm 1914.)
Storbrotten Fyrskib, der var inddraget for Is, er nu atter udlagt. 60° 25' N. 19° 13' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/226. København 1914.)
682. **Tyskland. Kolberg. Vrag afmærket.**
(²Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/1028. Berlin 1914.)
NE. for det W.-lige Molehoved er sunket en Pram, som spærrer c. 1/3 af Indløbet. Vraget er afmærket med en Bøje med grønt Flag. Man bør ikke løbe ind uden Lods. 54° 11' 26" N. 15° 33' 21" E.
683. **Tyskland. Warnemünde. Fyr midlertidig slukket.**
(²Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/1030. Berlin 1914.)
Paa Grund af Fyrapparatets Beskadigelse er *Warnemünde* Fyr slukket. Skaden vil først være udbedret ved Slutningen af Juni 1914. 54° 10' 59" N. 12° 05' 24" E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

684. **Svevrig. Sundet. Helsingborg. Fyr forandret.**
(²Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 14/356. Stockholm 1914.)
Fyret paa det N.-lige Molehoved ved Havnen er nu forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 1 1/2 s., Lyn 0,4 s., Mørke 1,1 s., 56° 02 1/2' N. 12° 41 1/2' E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 247 og 248. Danske Lods Side 271.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/268. København 1914.)
685. **Svevrig. Sundet. Skanör. Fyr forandret.**
(²Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 15/395. Stockholm 1914.)
Skanör Fyr skal i Løbet af 1914 forandres saaledes, at Lyset bliver:
- | | |
|--|--|
| 1. hvidt i Pejlinger fra 30° til 111°; | |
| 2. grønt i — 111° — 153°; | |
| 3. hvidt i — 153° — 173 1/2°; | |
| 4. rødt i — 173 1/2° — 184 1/2°; | |
| 5. hvidt i — 184 1/2° — ind over Land. | |
- I øvrigt uforandret. 55° 24' 57" N. 12° 49' 41" E.
(Kort Nr. 210, 249 og 256. Danske Lods Side 317.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/318. København 1914.)
686. **Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Middelgrund. Tønde flyttet.**
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Middelgrund NW*, er flyttet c. 75 m i NW.-lig Retning, og den ligger nu i c. 5 m Vand paa 54° 52' (24") N. 12° 08' (29") E.
(Kort Nr. 228. Danske Lods Side 441. Sam.-Fort. Side 63.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/192. København 1914.)
687. **Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Marstal. Oplysning om Afmærkning og Dybde.**
Dybden i *Klørdyb* er 4,4 m og i *Laaen* 3,8 m.
Afmærkningen til *Marstal* er uforandret, naar man kommer N. fra. Kommende fra *Østersøen* er den som følger:
- Klørdyb*:
- I. 300 m S. for Rendens Begyndelse. a) En stribet Stage med Ballon i 5 1/2 m Vand paa 54° 50' (37") N. 10° 33' (02") E.
II. E.-Siden af Løbet. b) En rød Stage med 2 Koste i 4 m Vand paa 54° 50' (47") N. 10° 33' (00") E. c) To røde Stager med Kost i 4 m Vand paa 54° 50' (53") N. 10° 32' (58") E. og 54° 51' (00") N. 10° 32' (55") E.

713. **Frankrig. Bassin d'Arcachon. Tønde flyttet.**
(²Avis aux Navigateurs“ Nr. 166/954. Paris 1914.)
Paa Grund af Farvandsforandringer er den sorte Spidstønde Nr. 11 med Cylindere flyttet c. 400 m SSE. efter og ligger nu paa 44° 36' 15" N. 1° 13' 46" W.

714. **Spanien. W.-Kyst. Arosa Bugt. Carril Bugt. Skær fundet.**
(²Notice to Mariners“ Nr. 535. London 1914.)
Ved Indsejlingen til *Carril* Bugt, 100 m S. for *Seijo Rock* og 320 m 333° (misv. N. 7/8 W.) fra Toppen af N.-lige *Novas Rock*, er fundet et Skær, der er 1 m over Vandet ved Lavvande. Fra Skæret udgaar et ved Lavvande netop overflydt Rev c. 15 m i SSE.-lig Retning. 42° 35' N. 8° 50' W.

715. **Canariske Øer. Teneriffa. Rasca Point. Oplysning om Fyr.**
(²Notice to Mariners“ Nr. 547. London 1914.)
Rasca Point Fyr er et Blinkfyr, der viser hvidt Blink hver 30 Sekunder. Flammens Højde: 23 m. 28° 00' N. 16° 41 1/4' W.

716. **Sable Island. Grund fundet.**
(²Notice to Mariners“ Nr. 543. London 1914.)
Paa *East Bar*, 9,5 Sm 53° (misv. E. t. N. 1/4 N.) fra *East Point* Fyrtaarn, er fundet en Grund, der er 1 m over Vandet ved Lavvande. 44° 04' N. 59° 35 1/2' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

717. **St. Domingo (Haiti). Port au Prince. Tønde udlagt.**
(²Avis aux Navigateurs“ Nr. 153/876. Paris 1914.)
For a5 afmærke Telegrafkabet er en Spidstønde, mærket „C. F. C. T.“ og med fransk Flag som Topbetegnelse, udlagt 1 Sm 239° (misv. SW. t. W. 1/4 W.) fra *Port Muel* Fyr. Det er forbudt at ankre S. for Pejling 115° (misv. SE. t. E. 3/4 E.) af Tønden. 18° 34' N. 72° 25' W.

718. **Brasilien. E.-Kyst. Rio Grande do Norte. Rettelse til „Admiralty Publications“.**
(²Notice to Mariners“ Nr. 526. London 1914.)
Nedennævnte Skær findes ikke i adskillige engelske Kort og bør indtegnes:
- a) *Albatross* Skær med 9,1 m Vand ved Lavvande, 24 Sm, 73° (misv. E. 1/8 N.) fra *Punta Tres Irmaos* Fyr.
b) *Cabeça do Olaveira* Skær med under 1,8 m Vand ved Lavvande, 15 Sm, 310° (misv. NW. t. N.) fra samme Fyr.
c) *Urea do Minhato* Skær med under 1,8 m Vand ved Lavvande, 16 1/4 Sm, 308° (misv. NW. 3/4 N.) fra samme Fyr.
Punta Tres Irmaos Fyr: 5° 02 1/2' S. 36° 01 1/2' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

719. **Frankrig. Alicastre Bugt. Oplysning om Vrag.**
(²Avis aux Navigateurs“ Nr. 166/955. Paris 1914.)
Over Vraget af *Temptéle*, som ligger c. 35 m E. for den almindelige Tønde i *Alicastre* Bugt, er der mindst 6 m Vand. 43° 01' 01" N. 6° 13' 08" E.

707. England. Firth of Solway. Lee Scar. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/966. Berlin 1914.)

Lee Scar ødelagte Fyr paa Skæret SW. for *Silloth* er erstattet af et rødt, fast Fyr. Det er synligt i Pejlinger fra 11° til 241°, Lyset er forstærket i Pejlinger fra 33° til 63°. Flammens Højde: 10 m. Fyret er overet med *Skinburness* Fyr i Pejling 48°. c. 54° 52' N. 3° 25' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1581. København 1911.)

708. Skotland. Hebriderne. Stornoway. Vrag forsvundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 566. London 1914.)

Vraget af Damperen *Italia* er forsvundet, og Vraglystønden, som laa 130 m 49° (misv. E. t. N. 7/8 N.) fra *Arnisik* Fyrbaake, er inddraget. 58° 11 1/2° N. 6° 22' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/128. København 1914.)

709. Irland. Cashla bay. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 586. London 1914.)

Paa W.-Siden af Indsejlingen, i en Afstand af c. 0,7 Sm og 272° (misv. WNW.) fra *Cannon rock* Baake, er tændt et ubevogtet, hvidt og rødt Fyr med Formørkelser. Lyset er hvidt fra 216° (misv. SW. t. W.) til 0° (misv. N. t. E. 7/8 E.), rødt herfra til 69° (misv. E.) og i øvrigt formørket. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 5 Sm. Man maa ikke stole paa, at Fyret brænder. 53° 14' 10" N. 9° 35' 10" W. ifølge *engelsk* Kort Nr. 3339.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

710. Frankrig. Loctudy. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 172/992. Paris 1914.)

Loctudy hvide og røde, faste Fyr er forandret til et hvidt og rødt Fyr med Formørkelser hver 18 s., Lys 9 s., Mørke 1 s., Lys 3 s., Mørke 1 s., Lys 3 s., Mørke 1 s. Lyset er:

1. hvidt fra Land indtil Pejling 295°;
2. rødt fra Pejling 295° til Pejling 318°;
3. hvidt - - - 318° - - - 328°;
4. rødt - - - 328° - - - 25°.

Lysevne: 16 Sm for hvidt og 13 for rødt Lys. I øvrigt uforandret.

Det midlertidige, faste, hvide Fyr er slukket. 47° 49' 55" N. 4° 09' 35" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/142. København 1914.)

711. Frankrig. Iles Glénan. Tønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 161/923. Paris 1914.)

Den sorte *Spiritende* med Cylinder, som laa ved SE.-Kanten af *Basse Jaune*, er flyttet og ligger nu c. 400 m 140° (misv. SE. t. S. 7/8 S.) fra Skæret, som er 0,6 m over Vandet ved Løvande. Tøndens ny Plads: 47° 42' 28" N. 3° 50' 12" W.

712. Frankrig. Loire. Oplysning om Tønder.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 158/906. Paris 1914.)

Tønden, som til Undersøgelsesbrug var udlagt c. 100 m S. for Lystønden *Aval tribord* Nr. 2, er inddraget.

En sort *Spidstønde* med en stribet Stage udlægges om kort Tid midlertidig c. 30 m SW. for *Basse de Saint-Nazaire* røde og sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Tønden udlægges til Brug ved nogle Undersøgelser, som Regel vil kun Stagen være synlig, da Tønden vil være under Vand. Tønden: *Basse de Saint-Nazaire*: 47° 16' 22" N. 2° 11' 30" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1830. København 1913.)

III. W.-Siden af Løbet. d) En hvid Stage med 2 Halmviske i 4 m Vand paa 54° 50' (47") N. 10° 32' (57") E. e) To hvide Stager med Halmviske i 4 m Vand paa 54° 50' (53") N. 10° 32' (54") E. og 54° 51' (00") N. 10° 32' (52") E.

IV. To Baaker paa W.-Enden af *Langholm* leder gennem *Klødjyb* (jvnfr. „E. f. S.“ Nr. 40/2335 for 1912).

Åro-Haleryg:

V. Paa N.-Siden af Grunden. f) Tre hvide Stager med Halmviske i 3 m Vand paa 54° 51' (02") N. 10° 32' (41") E., 54° 51' (04") N. 10° 32' (31") E. og 54° 51' (05") N. 10° 32' (22") E.

Dybet:

VI. g) N.-Siden af Løbet. Tre røde Stager med Kost i 3 m Vand paa 54° 51' (03") N. 10° 32' (52") E., 54° 51' (05") N. 10° 32' (43") E. og 54° 51' (06") N. 10° 32' (32") E. h) SW.-Siden af *Langholm-Sand*. Fem røde Stager med Kost i 1 à 3 m Vand paa 54° 51' (08") N. 10° 32' (21") E., 54° 51' (10") N. 10° 32' (14") E., 54° 51' (14") N. 10° 32' (09") E., 54° 51' (18") N. 10° 32' (02") E. og 54° 51' (22") N. 10° 31' (58") E.

Laaen:

VII. i) NE.-Hjørnet af *Hestegrund*. En hvid-Stage med Halmviske i 1 m Vand paa 54° 51' (20") N. 10° 31' (52") E. j) SW.-Siden af *Hvine-Grund*. Fire røde Stager med Kost (i Søm.-Fort. for 1914 er disse anført som røde Stager uden Topbetegnelse) i 1 à 2 m Vand paa 54° 51' (22") N. 10° 31' (53") E., 54° 51' (22") N. 10° 31' (48") E., 54° 51' (23") N. 10° 31' (43") E. og 54° 51' (24") N. 10° 31' (38") E.

(Kort Nr. 157, 160, 238, 241 og 243. Danske Løds Side 607. Havne-Løds Side 116. Søm.-Fort. Side 67.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/555. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

688. Sverrig. Kattegat. Grisbådarne. Fyrskib ombytttes.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 14/358. Stockholm 1914.)

Omtrent den 1ste Måj ombytttes Fyrskibet *Grisbådarne* midlertidig med et Reservefyrskib, mærket *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignal uforandret. 58° 52' N. 10° 49 1/2' E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

689. Tyskland. Ausseneider. Lystønde atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/914. Berlin 1914.)

En sort Lystønde *6 a* er udlagt til Forsøg i *Ausseneider* E. for Lodsgallioten mellem Tønderne 6 og 7 i 3 m Vand. Tønden viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8 1/2 s., Lys 4 1/2 s., Mørke 4 s., 54° 13' 27" N. 8° 37' 45" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/123. København 1914.)

690. Tyskland. Weser og Jade. Spejle anbringes paa Tønder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/916. Berlin 1914.)

Følgende Tønder er forsynet med Spejl: 1) Den hvide Baaketønde *Nordergründe* W. c. 53° 56' 17" N. 7° 58' 5 E. 2) Den sorte Baaketønde *I* ved Indsejlingen til *Weser*. c. 53° 52' 18" N. 7° 56' 18" E. 3) Den rød og sort, lodret sribede Baaketønde *Weserfahrt* mellem *Weser* og *Alte Jade*. c. 53° 48' 12" N. 8° 06' 9" E.

691. Tyskland. Jade. Innenjåde. Baaketønde flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/917. Berlin 1914.)

Den rød og sort, lodret sribede Baaketønde *R. T.* paa Reden ved *Innenjåde* er flyttet og ligger nu i 9 m Vand paa 53° 31' 18" N. 8° 10' 24" E.

692. Holland. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 13/507.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 79. 's-Gravenhage 1914.)

Wester-Schelde læs: *Ooster-Schelde*.

- 693. Holland. Noord-Hinder.** Fyrskib atter udlagt.
(^a)Bericht aan Zeevarenden" Nr. 88/785. ¹s-Gravenhage 1914.)
Fyrskibet *Noord-Hinder* er atter udlagt, og Reservelyrskibet er inddraget. Det viser To-Lyn hver 10 s., Lyn 0,4 s., Mørke 2,1 s., Lyn 0,4 s., Mørke 7,1 s., 51° 35½' N. 2° 36½' E.
- 694. England. E.-Kyst. Thomsen. Black Deep. Løseplads for Fyld.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 24. Trinity House, London 1914.)
For at forbedre Afmærkningen af Løsepladsen i *Black Deep* er følgende Forandring foretaget:
a) Lystønde *D 2* er flyttet 0,3₆ Sm i ENE-lig Retning og ligger nu i 17½ m Vand (ved Springtids Lavvande) 2,6 Sm, 7° (misv. NNE.) fra *North Shingles* Baak.
b) Lystønde *D 3* er flyttet 0,3₆ Sm i ENE-lig Retning og ligger nu i 16 m Vand (ved Springtids Lavvande) 3,4₇ Sm, 5° (misv. N. t. E. ¾ E.) fra *North Shingles* Baak. Lystønderne ligger Nord for *Edinburgh* Fyrskib, der ligger paa 51° 33' N. 1° 16' E.
- 695. England. Harwich. Rough Tønde flyttet og ombyttet med en Lystønde.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 25. Trinity House, London 1914.)
Rough Tønde er ombyttet med en rød og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Fornærkelse hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s. Samtidig er Tønden flyttet 0,3 Sm i Retning 29° (misv. NE. ¾ N.), saa den kommer til at ligge 5,2₅ Sm 114° (misv. SE. ½ E.) fra *Felixstowe* Molehoved. 51° 55' 00" N. 1° 29' 06" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 11/476. København 1914.)
- 696. England. Humber. Clay Huts. Lystønde ombyttet med Fyr- og Klokketønde.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 570. London 1914.)
Lystønde Nr. 9 paa NW-Kanten af *Clay Huts* er ombyttet med en sort Fyr- og Klokketønde, mærket „*Clay Huts 9*", som viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., 53° 39' N. 0° 11½' W.
(Kort Nr. 180.)
- 697. England. Tee Floden. Grunde forandret Navn.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 564. London 1914.)
Trilon Shoal kaldes nu „*Trilon Spit*" og Barren kaldes „*Middle Ground*".
Middle Ground: 54° 39½' N. 1° 07¾' W.
- 698. Skotland. Cromarty Firth. Lys- og Fløjetønde flyttes.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 538. London 1914.)
Lys- og Fløjetønden, der viser hvidt Et-Lyn hver 6 s., ved Indsejlingen til *Cromarty Firth*, vil omtrent den 24de April 1914 blive flyttet c. 0,08 Sm S. efter, saa at den kommer til at ligge i Linien „*Hugh Miller's Monument* overet med N.-Kanten af *South Sutor*", Fejling 268° (misv. W. t. N. ½ N.). Nærmere Underretning om Flytningen vil blive givet. 57° 41' N. 3° 56¼' W.
- 699. Fair Isle. Scaddon og Seroo. Taagesignaler forandres.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 8. Edinburgh 1914.)
I Løbet af Efteraaret eller Vinteren vil de to Taagesignaler paa *Fair Isle* blive forandrede saaledes, at *Scaddon* Taagesignal (S.-Enden) vil give To-Stød — hvert paa 4 Sekunders Varighed — hvert 1½ Minut, og *Seroo* Taagesignal (N.-Enden) vil give Tre-Stød — hvert paa 2½ Sekunders Varighed — hvert 1½ Minut.
Under Forandringen kan Taagesignalerne for kortere Tid være ude af Virksomhed. *Scaddon* Fyr: 59° 31' N. 1° 39' W.
(Kort Nr. 179.)
- 700. Shetlands Øerne. Sumburgh Head. Fyr forandres.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 7. Edinburgh 1914.)
I Løbet af indværende Sommer vil *Sumburgh Head* Fyr blive forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 30 Sekunder.
Under Fyrets Forandring vises et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der har mindre Lysevne end det nuværende. *Sumburgh Head* Fyr: 59° 51' N. 1° 16' W.
(Kort Nr. 179.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 701. Frankrig. Estuaire de la Somme. Oplysning om Vrag.**
(^a)AVIS aux Navigateurs" Nr. 172/991. Paris 1914.)
Ved Vraget af Damperen *Le Herday* er udlagt endnu en grøn Spidstønde c. 120 m ENE. fra den første grønne Spidstønde, som ligger i 7,5 m Vand 2 Sm 305° (misv. NW. ¾ N.) fra *Aul* Fyr. Sidst udlagte Tønde: 50° 07' 38" N. 1° 24' 38" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 11/475. København 1914.)
- 702. Frankrig. Saint-Valéry-en-Caux. Fyr ombyttet.**
(^a)AVIS aux Navigateurs" Nr. 140/901. Paris 1914.)
Det røde, faste Fyr paa Havnens E.-Mole er ombyttet med et rødt, fast Fyr, hvis Flammehøjde er 8 m, og hvis Synsvidde er 3½ Sm. Hvidt Fyrtårn. 49° 52' 28" N. 0° 42' 38" E.
- 703. Frankrig. Cherbourg. Oplysning om Ankerplads.**
(^a)AVIS aux Navigateurs" Nr. 161/922. Paris 1914.)
Det er kun tilladt at ankre paa nedennævnte Steder:
A. Paa Reden. 1. Paa det Areal, som mod N. begrænses af en Linie, parallel med Dæmningen og 200 m fra denne; mod W. af en Linie trukket i Retning 356° (misv. N. t. E.) fra *Océville* Kirkes Klokketaarn; mod S. af Kysten; mod E. af en Linie fra W.-Kant af Fort *Honn* til Mellembatteriet paa Dæmningen.
2. Paa det Areal, som mod N. begrænses af Linien fra Vagtskibets Fortøjtønde til Fyret ved E.-Dæmningens Ille Pas (*Passé Collignon*); mod E. af en Linie fra Fort *Est* til W.-Siden af Fort *Flamands*; mod W. af en Linie fra Fort *Est* til det røde Fyr paa Handelshavnens store Mole; mod NW. af Linien fra det N.-lige Molehoved ved Krigshavnens Forhavn til det faste Fyr ved E.-Dæmningens Ille Pas, indtil denne Linie møder den forannevnte Linie; mod S. af Kysten.
3. Paa det Areal, som ligger mellem E.-Dæmningen og Linien fra NE.-Hjørnet af *Port des Flamands* til *Happérou* Sømærke.
Paa ovennævnte Arealer er det forbudt at ankre nærmere end 250 m fra Fortøjtønderne til store Skibe og nærmere end 150 m fra Fortøjtønderne til *Reine* og *Bélon*.
B. Uden for Reden. Paa det Areal, som ligger N. for Dæmningen, og som begrænses af en Linie i Retning 335° (misv. N. 7/8 W.) fra E.-Fortet og en Linie i Retning 4° (misv. N. t. E. ¾ E.) fra W.-Fortet.
Cherbourg: c. 49° 40' N. 1° 37' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/2295. København 1913.)
- 704. England. Anvil Point Fyr. Taagesignal forandret.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 546. London 1914.)
Taagesignalet ved *Anvil Point* Fyr er forandret til Et-Knald hver 5 Minutter. 50° 35¼' N. 1° 57½' W.
- 705. England. Lyme Bugt. Vragtøndes Farve forandres.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 568. London 1914.)
Den sorte Lys- og Klokketønde, der ligger 13,4 Sm 184° (misv. S. t. W. ¾ W.) fra *Lyme Regis Inner Pier* Fyr ved Vraget af *Empress of India*, vil om kort Tid — uden nærmere Bekendtgørelse — blive malet sort og hvid vandret stribet, samt mærket „*Lyme Bay*". 50° 29¾' N. 2° 57½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 10/235. København 1914.)
- 706. England. Isle of Man. Maughold Head. Fyr tændt og Taagesignal oprettet.**
(^a)Notice to Mariners" Nr. 554. London 1914.)
Et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 30 s., er tændt paa *Maughold Head*. Flammens Højde: 65 m. Tæt ved Fyrtårnet findes en Sirene, der giver Et-Stød hver 1 m. 30 s.; Stødet Varighed 7 s., 54° 17' 45" N. 4° 18' 30" W.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England:

Korts eller Bogs Nr.	Beskrivelse
N 3682	China, Canton river. — Kap sing mun to Boca Tigris — northern sheet.
R 2587	British islands. — Ireland coastguard map.
R 1763	China, east coast. — Wén-chau port and approaches.
R 2432	Russian Tartary. — Tumen Ula to Strellok bay.
R 2347	Japan. — Nipon, Kiusiu and Shikoku, &c.
R 3325	Japan, Inland sea. — Channels between Neko seto and Mekari seto.
R 2915	New foundland. — Bay Bulls to Placentia.
R 718	Indian ocean. — Islands off the north coast of Madagascar.
R 751	India, west coast. — Anjengo to Cape Comorin.
R 1266	West Indies. — Islands and banks between San Salvador and Santo Domingo.
R 2861	United States, east coast. — St. Helena sound to Charleston harbour.
R 1106	France, North Coast. — Cape Flamanville to St. Marcouf islands.
R 737	India, West Coast. — Arnala Island to Kundari island.
R 2621	India, West Coast. — Bombay harbour.
R 2737	India, West Coast. — Viziadrug to Cochim.
R 2738	India, West Coast. — Cochim to Cape Comorin.
N	North Sea Pilot, Part III, eighth edition.
N	Supplement to South America Pilot, Part I, 1911.
N	Frankrig:
N 218	Serie C. — Manche. — Océan Atlantique Est (de la pointe de Penmarc'h au cap Trafalgar).
R 21	Sverige:
N	Bottenviken, södra delen, med specialer över Brahestad och inloppen till Gamla Karleby.
R 56	Lista över svenska Fyrar. 1914.
R 503	Tyskland:
R 524	Nordsee, Deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil. 1:50 000.
R 529	Mittelmeer, Westküste von Italien: Reede von Livorno. 1:30 000.
R 43	Westindien: Florida-Strasse. 1:800 000.
R 308	Westindien: Golf von Mexico, Nordwestlicher Teil. 1:1 000 000.
R 710	Ostsee, Deutsche Küste: Hohwacht Bucht. 1:50 000.
R 415	Nördlicher Atlantischer Ozean, Westküste von Spanien: Ansteuerung der Cadix-Bucht. 1:100 000.
R 495	Süd-China: Yu Kiang (Rechter Fluss) oder Pose-Fluss von Nanning bis Pose. 1:75 000.
R 35	Indischer Ozean, Ostküste von Afrika: Aden bis Mozambique. 1:3 500 000.
N 151	Mittelmeer. — Südküste von Frankreich: Marseille bis Cap Camarat. 1:150 000.
	Ostsee, Deutsche Küste, Kieler Förde. — Strander Bucht. 1:12 500.
	Österrig- Ungarn:
	Verzeichnis der Leuchtfeuer, Signal-, Semaphor- und Radiostationen im Adriatischen Meere. 1914.

sen, ank. Dysart 16./4. — Kathinka, Olsen, ank. Wismar 16./4. — Marie, Østermann, ank. Kjøbenhavn 16./4. — Abba, Petersen, ank. Blyth 17./4. — S. L. Weber, Christensen, ank. Höganäs 17./4. — Sophie, Møllmann, ank. Kalundborg 18./4. — Valkyrien, Weber, ank. Coruna 17./4. — Venus, Jensen, ank. Kjøbenhavn 17./4. — Rolf, Christensen, pass. Beachy Head 15./4. vestg.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 24. April d. A., Kl. 1, paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 4de April 1914.

Bestyrelsen.

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. April 1914. — Det ostasiatiske Kompagni. — Et Museum for Handel og Søfart. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søførende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Borskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgerende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 523. Japan—Kiusiu, South Coast. Sakura sima—Further details with regard to eruption. Former Notice No. 470 of 1914. Position. Sakura sima seto, lat. 31° 33' N., long. 130° 41' E. Details. The channel eastward of Sakura sima seto is entirely blocked by lava, and a Note to this effect has been placed on the charts. Note. The plan of Sakura sima seto on chart No. 372 is cancelled. (Notice No. 523 of 1914, dated 6th April.)

Charts affected. No. 372, Kagosima kaiwan, with plan. No. 1648, Osumi kaikyo to Oshima. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nippon. Publications. Japan and Korea, etc., Pilot, 1904, page 519. Japan Pilot (in press), page 414.

No. 540. Japan—Nippon, North-West Coast. Manao wan—Light established. Position. On Kannon zaki, south side of Koguchi or Little entrance. Lat. 37° 06' 27" N., long. 137° 03' 7" E., on chart No. 3614. Abridged description. Lt. Occ. W.R. ev. 6 sec., 100 ft., vis. 15, 11 m. Details. Character. An occulting light every six seconds, with white and red sectors, showing thus: Light, $\frac{3}{3}$ secs. eclipse.

Elevation. 100 feet. Visibility. White light, 15 miles; red light, 11 miles. Sectors. Red from 106° (S. 69° E. Mag.), to 198° (S. 23° W. Mag.). White thence to 5° (N. 10° E. Mag.). Obscured elsewhere. Tower. White light, 360 candles; red light, 145 candles. Structure. White square concrete tower. Remarks. The red sector covers the dangerous ground at the entrance. Variation. 5° W. (Notice No. 540 of 1914, dated 9th April.)

Charts affected. No. 3614, Nanao wan, with view B. No. 2243, Noto peninsula. No. 3003, Ando zaki to Otose zaki. No. 2347, Nippon, Kiusiu, and Shikoku, &c. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 2145a. Japan, Korea, &c., Pilot, 1904, pages 660, 661. Japan Pilot (in press), pages 636, 638.

No. 544. Japan—Nippon, East Coast. Otsura (Isobama)—Light established. Position. On head of east Urenakvator, not shown on charts. Lat. 36° 18' 20" N., long. 140° 34' 15" E., on chart No. 3334. Abridged description. Lt. Occ., ev. 6 sec., 40 ft., vis. 11 m. Details. Character. An occulting white light every six seconds, showing thus: Light, $\frac{2}{4}$ secs. eclipse.

Elevation. 40 feet. Visibility. 11 miles. Candle power. 200. Structure. Red framework. Note. This light has been named Isobama in the List of Lights. (Notice No. 544 of 1914, dated 9th April.)

Charts affected. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. No. 2347, Nippon, Kiusiu, and Shikoku, &c. No. 781, Pacific, north-west sheet. No. 2459, North-west Pacific ocean. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 2066c. Japan, Korea, &c., Pilot, 1904, page 390. Japan Pilot (in press), page 229.

No. 545. Japan—Yezo. Kunashiri island—Annual discontinuance of lights and fog-signals. Details. The lights and fog-signals in the undermentioned positions will be discontinued annually during the periods stated: 1. Keramoi zaki: Position. Lat. 43° 39' 2" N., long. 145° 32' 2" E. Period. From 1st February to 28th February. 2. Aoiya misaki: Position. Lat. 44° 28' 2" N., long. 146° 34' E. Period. From 1st February to 30th April. Note. A note to the above effect has been placed against these lights and fog-signals on the charts. (Notice No. 545 of 1914, dated 9th April.)

Charts affected. No. 507, Go Yo Mai channel to Yezo strait (1). No. 2405, Kuril islands. No. 452, Yezo island. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, Nos. 2115, 2118. Japan, Korea Pilot, 1904, pages 747, 756. Japan Pilot (in press), pages 740, 748.

No. 549. Japan—Inland Sea. Shimonoeki kaikyo—Alteration in position of Yohjhei iwa southern light-buoy. Former Notice, No. 1376 of 1913. New position. At a distance of six-tenths of a cable, 71° (N. 76° E. Mag.), from former position, and 1 $\frac{1}{10}$ cables, 205° (S. 30° W. Mag.), from Yohjhei iwa beacon. Lat. 33° 55' N., long. 130° 55' 2" E. Description. A red conical light-buoy exhibiting an occulting white light every six seconds. Remarks. This light-buoy is correctly shown in new position on some copies of the undermentioned charts. Variation. 5° W. (Notice No. 549 of 1914, dated 9th April.)

Charts affected. No. 1378, Shimonoeki kaikyo. No. 532, Approach to Shimonoeki kaikyo. Publications. Japan, Korea, &c., Pilot, 1904, page 504. Japan Pilot (in press), page 569.

Officielle Bekendtgørelser.

Søkort-Arket.

I Aaret 1913—14 er udkommet følgende nye Kort: Lille Bælt. Farvandet Nord for Fyen. Isefjord. Smaalands-Farvandet. Sundet. Østersøen mellem Falsterbo og Dars. Sundet, nordlige og sydlige Blad. Faxø-Bugt. Island.

I Sommerens Løb vil udkomme: Østersøen mellem Falsterbo og Christiansø. Randers Fjord. Møriager Fjord. Limfjorden fra Aalborg Øst efter Vestindien, St. Thomas og St. Jan.

Kortene er som Regel trykte paa Lærredspapir. Pris 3—4 Kr.

Endvidere er udkommen en ny Sømærkefortegnelse (50 Øre) samt Rettelser og Tilføjelser 1914 til: Den danske Lods (Udgave 1910), den danske Havnelods (Udgave 1913), den islandske Lods (Udgave 1911), den færøske Lods (Udgave 1907) og Fyrfortegnelsen (Udgave 1913).

Maaendudgaven af Efterretninger for Søfarende til Brug ved Rettelser af Kort og Bøger anbefales. Pris 2 Kr. aarlig foruden Porto. Besilles ved Postvæsenet. Arkivets Udsalg er aabent fra 9—3 hver Søndag. Telefon Militær 176. Endvidere faas Arkivets Forhandlingsartikler hos *Blankensteiners E/P/H.*, Toldbodvej 48, samt gennem Landets Boghandlere og Skibsprovanteringshandlere.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodsør. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betaales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran
Aarhus.	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.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods penge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litsenpenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.	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.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodspenge, naar Lods benyttes, betaales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Fredericia.	I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	Bugsering uforudsæn. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluseværksken 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Færvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel uden for 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. Kulikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaertil 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.
Faaborg.	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 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 Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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 Lodtakster 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 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. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 foregaaet 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. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens plads en Dybde af 26 Fod. Til Gaasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paahegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rønde forsynet med Dag- og Natafmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter At .le.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 Brospenge 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	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. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingaplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotte 18 Fod indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: 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.	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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingaplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	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 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger 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 83' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne ingen 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.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Kølhalingaplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingaplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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, Kølhalingaplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufornøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrøhd. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Køhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+8+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	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.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaand. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift p. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørget af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, 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.

De private Assurandører lim.

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

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: Kristianegade 17. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42.

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Tlf. 2014
F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibaarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderne Priser.

Maskinskrivning.

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



Kjøbenhavns Børskurs d. 22. April 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	107 1/4	107	107 1/4
Danmark	88 - 1/4	88	88 1/4
Norden	90 - 1/4	90	90 1/4
Gorm	—	—	—
Carl	91	91	91 1/2
Dannebrog	105 - 104 3/4	104 3/4	105
Skjold	—	73 3/4	74
Urania	—	18	20
Neptun	—	95 3/4	96 1/4
Dampsk. af 1896	99	98 3/4	99 1/4
Heimdals	—	107 3/4	108
Østasiatiske	131 1/2	131 1/4	131 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	—	98 3/4	99 1/2
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	67 1/2 - 1/4	67 3/4	68
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af SS.	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	83	85
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	82 1/2	84 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.	—	88 1/2	90 1/2
4% — — 2. Serie.	—	93	95
4% — — 1. —	—	94 1/4	96 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	87 3/4	88 1/2
4% — — 7. —	—	90 3/4	92 1/4
3 1/2% Landkreditk.	—	92 3/4	94 3/4
4% Østift. Kreditf.	—	91	91 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149 1/2 - 3/4	149 1/2	150
Privatbank	—	104	104 1/4
Landmandsbank	134	134	134 1/4
Handelsbank	—	139	139 1/2
Kbhvns. Laane- og Diskontobank	—	92 1/4	93
Burm. & Wain	87 1/4 - 1/2	87 1/4	87 1/2
Helsingørs Jærnak	—	—	—
Sukkerfabr.	228 3/4	228 1/2	229 1/4
Bryggeri Aktier	249 1/2 - 250	249 1/4	249 1/2

Vekselkurser d. 22. April 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	16.20	18.16
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. April 1914

Russiske Noter	215.20
4% Russiske Consols	86.80
3 1/2% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	82.00
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — 1890	93.25

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

„Forenede Dampsk.“ 28.000, „Danmark“ 64.000, „Norden“ 48.000, „Carl“ 44.000, „Dannebrog“ 72.000, „Skjold“ 4.000, „Dampskib. af 1896“ 32.000, „Heimdals“ 36.000, „Gorm“ 16.000, „Neptun“ 36.000, „Dansk-russisk“ 120.000, „Østasiatisk“ 120.000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telet. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Bilkenlager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76.
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäsblådvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgiffvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

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 & Bentlin's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarilagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.
overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retsager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER
S4 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NR. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdisjede Klædninger.

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 Fortangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progress“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

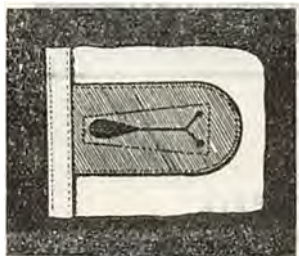
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. **Faaborg.** Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindslev, Vesteragade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

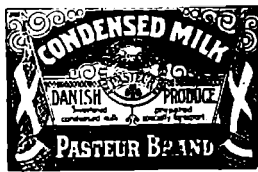
A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817
6818

Frøericiagade 13 — Kjøbenhavn.

Eksportlæger
i Frihavnen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St.
Kjøbenhavn K.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Kabysser
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og 76
Motorlossespill.

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

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
Sofartaafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreøkviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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. Pettlinie 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

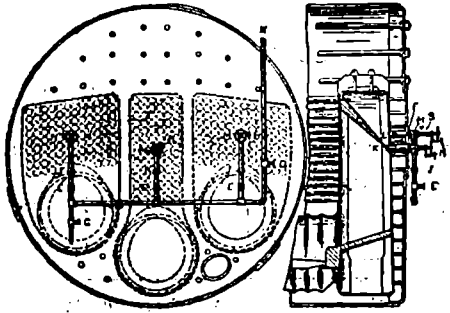
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. April 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Keulen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuld Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at anbringe Røgkammerdorene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Selen gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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 Træsksibsbunde
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.
Pillal: 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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningduge.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon 8901. Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886.
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.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.
Kramtapaksler 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**

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.



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

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

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vøstergade.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hertil Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telef. 120.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.

Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Befrachter

mit Erfahrung im Ostseegeeschäft gesucht. Off. an
R. SCHNEIDER, Riga.
Postbox 645.

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.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonerter

Staal, bygget 1912—13. Klasse + 100 A 1. — Lasteevne 300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. —
Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

„Kend Dit Skib“.

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

Faas i København fra de nævnte Forægnere Lokaler og hos Blankensløvsers Eftf., Hr. Willem Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsiører 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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Afgifterne

ved

Gennemfarten af Panamakanalen

Interesserede indenfor Søfartskredse bedes lægge Mærke til de specielle Fordele

INTERNATIONAL BANKING CORPORATION

byder ved at iværksætte Indbetalingen af Kanalafgifterne ved dets Afdelingskontorer i

Panama og Colon.

International Banking Corporation anmoder i Anledning heraf de paagældende Firmaer om at henvende sig med Forespørgsler til dets Kontorer

NEW YORK

LONDON

60, Wall Street.

36, Bishopsgate, E. C.

eller til et af Afdelingskontorerne i San Francisco, Jokohama, Kobe, Bombay, Calcutta, Shanghai, Hong-Kong, Canton, Hankow, Peking, Manila, Cebu, Singapore, Mexico.

Kjøbenhavn, den 30. April 1914.

Vestkysthavnesagen. I Medlemsblad for dansk Styrmandsforening har en Indsender bragt denne vigtige Sag paa Bane, set fra et Sømandsstandpunkt, og skriver bl. a. derom:

Der har i den senere Tid været forskellige Forslag fremme om Vestkysthavne; blandt andet ved Thyborøn Kanal, samt et Sted i Thisted Amt, og nogle Læmoler. Under hele Debatten i Folketinget faar man den Opfattelse af Sagen, at det er udelukkende for Vesterhavsfiskeriets Skyld, at saadanne Havne ønskes anlagt.

Det har forbavset mig, at der i denne Forbindelse ikke samtidig er tænkt paa os Søfarende.

Som Sømand og en Del kendt med Forholdene paa Vestkysten, tillader jeg mig at udtale som min Mening om denne Sag, at det eneste Sted, hvor man med Fordel for Skibsfart og Fiskeri kan anlægge en Havn, er i Thyborøn Kanal. I andre Lande bygger man saavidt muligt Havnene i beskyttede Fjorde, hvilket er naturligt; imidlertid ser man ofte det modsatte herhjemme, idet der nu tillige er et saakaldt privat Forslag fremme om at anlægge en Havn paa aaben Kyst. Det er ikke godt at forstaa Fordelene ved dette fremfor Thyborønhavnen, det ene vil koste c. 10 Gange saa meget som det andet. Nej, kunde vi blot faa Indsejlingen til Thyborøn Kanal og Limfjorden beskyttet med Moler, og Farvandet over Revlerne uddybet til 6 à 7 Meter, vilde mange Strandinger paa Vestkysten sikkert undgaas ved at Skibene kunne søge Nødhavn, og det er dog en Foranstaltning, som ikke burde lades ude af Betragtning i et saa stort Spørgsmaal, som det her omhandlede.

Ligeledes vilde Dampskibe, som under vestlige Storme i Nordsøen kommer tilkørt med Kul, her kunne søge en nærmere Kulplads end Frederikshavn, og endelig vilde Vesterhavsfiskerne faa en centralt beliggende Havn.

Indsenderen fremsætter tillige det Spørgsmaal, om ikke Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart vil faa et Ord at sige i denne Sag? Hertil oplyser Styrmandsforeningens Medlemsblad, at det har bragt i Erfaring, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart vil faa Lejlighed til at udtale sig om det paagældende Spørgsmaal.

Fra en farende Sejlskibsfører har vi modtaget følgende:

Efter at Lovforslaget om Navigationsundervisningen har været til første Behandling i Landstinget den 30. Januar d. A., maa jeg efter Udtalelserne af d'Hrr. Tvede, Bojsen, Sonne, Harald Jensen og Handelsministeren formode, at Forslaget bliver henvist til en Udvalgsbehandling. De Udtalelser, der ved denne første Behandling er faldet om Sagen, er for vidtløftige til at refereres, hvorfor jeg tillader mig at henvisse ærede Sejlskibsredere, Førere og andre, som er interesseret i Sejlskibsfart, til »Rigsdagstidenden« og »Den almindelige danske Skibsførerforening«s Medlemsblad for Marts 1914, der har bragt et Referat af Udtalelserne.

Det ser ud til, at det omtalte Forslag ønskes ophøjet til Lov snarest, men hvis dette sker i omtrent den foreliggende Skikkelse, da er de for mig, og sikkert for saa godt som enhver, der interesserer sig for Sejlskibsfart, ensbetydende med, at dansk Sejlskibsfart paa Nord- og Østersøen vil gaa til Grunde i en nær Fremtid. Vore Skibe vil blive afløst af fremmede Nationers Skibe, hvad allerede nu i høj Grad er Tilfældet. Det fremgaar af de nævnte Herrers Udtalelser, at de vil gøre deres bedste, men det maa jo meget beklages at vi ingen Fagmand har til at varetage Skibsfartens Interesser paa Tinge.

Skal en Navigator for at blive Styrmand eller Fører paa en Skonnert paa Nord- og Østersøen tage Eksaminer efter det Lovforslag, faar vi simpelthen ingen dertil, der er allerede en stor Mangel paa Styrmand. Saadanne smaa

Skibe kan ikke betale, hvad en ung Mand, der har ofret saa meget af Tid og Penge for at faa disse Eksaminer, er berettiget til og vil fordr.

At Forslaget skulde blive væsentligt forandret er vel nu ikke muligt, men ét kan og bør gøres, forend Forslaget bliver til Lov, og det beder jeg ærede Redere og Foreninger gøre deres Indflydelse gældende for paa rette Tid og Sted. Og dette er, at Fiskeskippereksamen bliver lidt udvidet, hvad den vistnok allerede er efter Forslaget, og samtidig giver den Mand, der har den Eksamen, Ret til at fare som Styrmand og Fører med Sejlskibe op til 200 Tøns Brutto, paa Nord- og Østersøen samt den engelske Kanal, og muligvis som Styrmand paa Middelhavet.

Som Loven nu er, er den meningsløs. Sejlskibe, der ikke har kunnet faa Styrmand, har været nødsaget til at tage Folk med Fiskeskippereksamen, som saadanne, og er blevet mulkeret derfor, endskønt en saadan Mand har Lov til at være Fører af et Fiskerfartøj paa Nord- og Østersøen, ja helt op til Island, hvormange Mand der end er om Bord, men til at sejle som Styrmand paa Nord- og Østersøen, har han ikke Tilladelse.

Mange af vore unge Søfolk har allerede opgivet Søen, og flere vil gøre det, af den Grund at de, der ikke har For kundskaber fra bedre Skoler, ikke kan tage de forlangte Eksaminer. De bliver Fiskere og meget andet. Hvad hjælper forøvrigt de store teoretiske Kundskaber paa den Fart, som her er omtalt, naar man hverken kan se Sol, Maane, Stjerner eller Horisonten, hvad der ofte er Tilfældet om Efteraaret og Vinteren. Da maa vi sejle paa vor Praksis, hvad der har vist sig heldigst. Lad dem, der vil og kan, tage Eksaminer, som Loven fordrer det, men lad Loven samtidig tillade de ubemidlede og mindre begavede, praktiske og dygtige Folk, at blive Styrmand og Førere paa vore Skonnerter paa Nord- og Østersøen. Det bliver umuligt at faa de fornødne Folk hertil, hvis Fiskeskippereksamen ikke giver dem Tilladelse til denne Fart.

Hvis dansk Sejlskibsfart endnu betragtes som et Erhverv, formener jeg vi kun og tør haabe, at Lovgivningsmagten vil tage Hensyn til en saa berettiget Fordring. I Haab om at disse Linier vil have den tilsigtede Virkning, tegner

L. Andreasen,

Fører af Skonnert »Elise« af Thuro.

Som det af vore Meddelelser om denne Sag vil være Dansk Søpartstidendes Læsere bekendt, er de paagældende Lovforslag om Navigationsundervisningen og Søneringen forlængst sendt i Udvalg i Landstinget, hvor de endnu beror.

Vi skal ikke ved denne Lejlighed paany komme nærmere ind paa hele Sagen, men overfor den ærede Indsenders velmente Betragtninger og Forslag mener vi dog at burde hidsætte nogle enkelte Bemærkninger for at fjerne mulige Misforstaaelser.

Efter de forelagte Lovforslag vil Styrmands eksamen bl. a. give Adgang til at føre Sejlskib paa indtil 200 Tøns Brutto paa Nord- og Østersøen, men derimod ikke paa Kanalen, der forøvrigt efter vort Skøn egentlig burde have været medtaget. Selve Fordringerne til denne Eksamen vil, efter alt hvad der er meddelt, all i alt ikke blive sværere, end de er nu, og for Skibe af den nævnte Størrelse i Nord-Østersø-Farten vil altsaa Forholdene blive uforandret. Om nogen Nedsættelse af Fordringerne for denne Klasse af Skibe, f. Eks. til Fiskeskipperprøven eller en noget udvidet Sætteskipperprøve, har der os bekendt ikke været stillet Forlangende under Forarbejderne til de nu forelagte Lovforslag, antagelig af den Grund, at disse for at aabne Sejlskibsfolk en let Overgang til Dampskibsfart, er bygget paa det Princip, at Uddannelsen for Sejl- og Dampskibsnavigatører i Hovedtrækkene bør være ens. En Overgang til udelukkende at besætte Fører- og Styrmandspladserne i disse Skibe med Fiskeskippere (eller rettere Sætteskipperere) vilde ogsaa, bortset fra alt andet, medføre den Ulempe, at Folk med den egent-

lige Styrmandseksamen vilde faa væsentlig færre Styrmandspladser at søge til for deres videre Uddannelse.

Et mindre Skridt i den Retning. Kapt. Andreasen peger paa, er dog efter de interesserede Sejlskibsorganisationers Ønske gjort derved, at Lovforslagene giver Sætte-skipperne Adgang til at føre Skib af indtil 100 Tons i Farvandet Øst for Lindesnæs—Texel, altsaa herefter i hele Østersøen med Bottenhavet og den finske Bugt.

Red.

Lloyd's Register of Shipping. Skibbygning fra 1. Januar—31. Marts 1914. Der var ved Kvar-talets Slutning 535 Skibe paa 1.890,856 Tons under Bygning i England, hvilket viser en Tilbagegang i Tonnage under Bygning af 66,000 Tons sammenlignet med Decem-ber 1913, og 173,000 Tons sammenlignet med Marts 1913.

Af disse Skibe bygges: 394 (1,413,802 Tons) til Eng-land, 11 (79,290 Tons) til Holland, 5 (69,180) til Belgien, 21 (68,990) ubekendt Nationalitet eller til Salg, 10 (38,825) til Norge, 8 (35,520) til Grækenland, 9 (31,241) til Dan-mark, etc.

Skibene har følgende Størrelser: 218 Skibe under 1,000 Tons, 47 fra 1,000—2,000 Tons, 56 fra 2,000—4,000 Tons, 114 fra 4,000—6,000 Tons, 43 fra 6,000—8,000 Tons, 27 fra 8,000—10,000 Tons, 30 over 10,000 Tons, ialt 535 Skibe.

Udenfor England er følgende Skibe under Bygning: Tyskland 111 Skibe paa ialt 572,825 Tons, Frankrig 40 Skibe paa ialt 225,996 Tons, U. S. A. 54 paa ialt 149,796 Tons (deraf 12 Skibe med 44,277 Tons paa Søerne), Holland 57 paa ialt 121,152 Tons, Østrig-Ungarn 17 paa ialt 80,345 Tons, Norge 47 paa ialt 45,909 Tons, Danmark 12 paa ialt 19,641 Tons og Sverige 19 paa ialt 19,507 Tons, etc.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 22. April. Ved en i Dag af Sø- og Handelsretten afsagt Dom er Det østasiatiske Kompagni, som Reder for Dampskibet »Tranquebar«, dømt til at betale Rederiet for Damperen »Tordenskjold«. Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondhjem, 30,700 Kr. i Anledning af de to nævnte Dampere Sammenstød i Nord-øen den 28. Maj 1913. (Ritz. Bur.)

Konsulatvæsenet. Under 25. April har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Frederikshavn under det kgl. Generalkonsulat i Helsingfors M. Sandström Afsked.

Den 5. Februar 1913 har Udenrigsministeriet ansat H. A. van Kampen af San Pedro de Macoris som Vice-konsul i nævnte By under det danske Konsulat i San Domingo.

Sejladser paa Kotka. Mæglerfirmaet Cadenius & Grahm meddeler os den 23. ds., at Sejladser paa Kotka er genaabnet.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk. Vi henviser til Foreningens Regnskab for 1913, som findes omstaaende.

Mæglerfirmaet Swanljung. Wasa. Telegraferer til os: Skibsfarten aaben.

Det meddeles os den 25. ds.:

Hudiksvall: Skibsfarten er aabnet.

Hernösand: Skibsfarten paa selve Havnen er

aaben, og Ladepladserne ved Angermanelven indtil Kram-fors kan anløbes af Dampere.

Umeå: Umeå Stads Udhavn (Holmsund) kan an-ses for aabnet. Skibsfarten paa selve Umeå Stad ven-tes aabnet 5. Maj.

Norrbysskär, Hörnefors, Raton og Sikeå ventes aabnet i Løbet af en Uge.

Rundvik og Nordmalin g ventes aabnet i Lø-bet af to Uger.

Mæglerfirmaet A. Veltheim, Lovisa, meddeler os, at derværende Lastepladser er isfri og Skibs-farten aaben.

Retteelse. I vort Referat af Generalforsamlingen i »Foreningen til Søfartens Fremme« har indsnøget sig et Par Misforstaaelser, som herved berigtiges:

Det er ikke Direktør Will, der sammen med Kom-mandør Münter genvalgte til Bestyrelsesmedlem, men Dispachør L. N. Hvidt. Direktør Will genvalgte der-imod sammen med Dispachør Viggø Middelhøe til Revisor.

Ligeledes er det ikke et aarligt Bidrag af Kr. 300. Landstingsmand. Grosserer Holger Petersen har lignet sig for, men et Bidrag én Gang for alle.

Overfaldet af Sørovere. Hongkong, 28. April. Den engelske Damp »Taiou« er paa Højden af Kiau ved den nordlige Del af den portugisiske Ø Macao blevet standset af Sørovere og stukket i Brand. 150 Pas-sagerer og Besætningen blev reddet af en Damp, der kom til: 180 Personer savnes.

(Ritz. Bur.)

Danske Lloyd. Paa et den 24. ds. afholdt Be-styrelsesmøde i Danske Lloyd, Sø- og Transportforsik-rings-Aktieselskab, vedtoges det at foreslaa Generalfor-samlingen, som afholdes den 20. Maj, et Udbytte af 30 Kr. pr. Aktie for 1913.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1913:

17de Driftsaar.

(Sluttet.)

Regnskab.

Gevinst- og Tabs-Konto ultimo 1913.

	Kr.
Avance paa Handelen	1,748,726.84
Indsojlede Fragter og Passagerpenge	14,036,132.17
Udbytte i fremmede Selskaber	921,992.22
Avance hos Filialerne	2,257,518.67
Overført fra forrige Aar	402,985.27
	19,367,355.17

Administrationsudgifter

ved Hovedkontoret, London-Kontoret og Filialerne	Kr.
Gager	946,113.85
Husleje, Porto, Bøger, Kontorrekvi-siter etc.	211,062.22
Diverse Udgifter	428,045.52
Dampbaadene etc. ved Filialerne og diverse Udgifter ved Skibene	73,071.26
Skatter	73,620.32

Ruteskibene. Udgifter.

Kul og Olje	2,346,950.76
Hyre og Proviant	1,133,981.46
Suezkanal- og Havneafgift	1,314,879.09
Konsulatsafgift	13,745.21
Lodspenge og Bugsering	248,424.89

	Kr.	Kr.
Lastning og Losning	1,486,063.91	
Klassifikationer, Reparationer, Rekviriter og Vedligeholdelse	447,378.90	
Leje af fremmede Dampskibe	1,928,253.09	
Agentprovision	698,675.52	
Assurance	645,227.72	
Transitfragt, Konferenco-Rabat og Erstatninger	947,083.71	
Telegrammer, Annonceer og dis. Udgifter	118,585.96	
Rente Konto	319,948.98	13,380,212.37
Afskrivninger		5,987,142.80
Paa Skibene etc.	1,034,509.62	
Paa Kontorbygninger samt Inventar her og i London	30,060.81	
Hos Filialerne, paa Dampbaadene, Savmøllerne etc.	811,197.72	1,375,768.15
		4,611,374.65
Udbytte til Aktionærerne		
5 pCt. af Kr. 25,000,000		1,250,000.00
		3,361,374.65
Tantiømer		
Til Bostyrelsesraadet 5 pCt.	147,919.47	
Til Direktionen 10 pCt.	295,838.94	
	443,758.41	
— heraf honlagt til Pensionsfond	100,000.00	
	343,758.41	
Til Funktionærerne 5 pCt.	147,919.47	491,677.88
		2,869,696.77
Reservefonden		
Honlagt		1,000,000.00
		1,869,696.77
Pensionsfonden		
Honlagt ekstraordinært	75,000.00	
+ ovennævnte Honlæggelse	100,000.00	175,000.00
		1,694,696.77
Yderligere Udbytte til Aktionærerne		
5 pCt. af Kr. 25,000,000.00		1,250,000.00
Overført til næste Aar		444,696.77

Kompagniets Status ultimo 1913.

Aktiver.

	Kr.	Kr.
Tank- og Varelager i Kjøbenhavn	1,093,487.20	
— — — i fremmede Havne	5,589,384.55	
Diverse Ladninger Soyabønner, dels svømmende, dels rede til Afskibning	4,658,290.93	
Skibenes bogførte Værdi	13,662,397.64	
Udbetalt paa Nybygninger	5,122,967.87	
Lægtmateriel	439,086.08	
Diverse Debitorer	8,456,351.68	
Kasse Konto	9,203.85	
Tilgodehavende hos diverse Banker	15,300,779.94	
Filialer og Agentorer	13,742,872.87	
Kontorbygningen paa Gl. Holm og i Frihavnen samt Inventar her og i London	1,003,745.00	
Kapital i fremmede Selskaber	9,457,020.36	
Skibenes løbende Rejser	193,900.14	
Røsttilgodehavende paa Panteobligationer for solgte Skibe	2,025,600.00	
		80,755,088.11

Passiver.

	Kr.	Kr.
Kapital Konto		25,000,000.00
Reservefond	7,750,000.00	
Honlagt for 1913	1,000,000.00	
		8,750,000.00
Pensionsfond	500,000.00	
5 pCt. Rente i 1 Aar	25,000.00	
Honlagt ekstraordinært	175,000.00	
		700,000.00
Partialobligationer:		
5 pCt. Obligationer 1905	3,250,000.00	
— udtrukket pr. 1./10. 1913	250,000.00	
		3,000,000.00

	Kr.	Kr.
5 pCt. Obligationer 1909	5,000,000.00	
5 pCt. Obligationer 1913	10,000,000.00	
		18,000,000.00
Rembours Konto		17,525,265.22
Rento Konto:		
3 Maanedors Rente af Kr. 3,000,000	37,500.00	
5 — — — — — 5,000,000	104,166.67	
4 — — — — — 10,000,000	166,666.67	
		308,333.34
Akcepterede Veksler		3,260,177.61
Diverse Kreditorer		3,774,937.29
Tantiømer		491,677.88
Udbytte for 1913		2,500,000.00
Øverskud overført til næste Aar		444,696.77
		80,755,088.11

Frugtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge intet Steds fundet nogen Forandringer af særlig nævneværdig Betydning Sted. Overalt er Tønen mal og treven, og det synes næsten daglig at blive vanskeligere og vanskeligere at finde lønnende Beskæftigelse. Den 22. ds. ankom de første Dampere til Kronstadt med Isbryderassistance. Petersborg Markedet er meget flovt pr. denne og næste Maaned, og de andre russiske Havne har ogsaa kun lidt at byde paa, endog til de overordentlig larvelige Rater, som nu er opmaelige. Kulfragterne ad Østersøen til er maaske nærmest en Smule fastere. Der sluttedes bl. a. som følger i de forskellige Markeder:

Øst en. Hvede Sydney N. S. W. 21/6 U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn. Maj. Ris Kohsichang 18/9 udsøgt Havn pr. Maj 18/6 pr. Juni. Palmekærner Madras Kysten 18/9 Marseille, »net terms«, 1.—18. Maj. Bombay 11/ Dødvagtbasis, én Havn U. K. eller Kontinentet, eksklusive Frankrig, 11/6 to Havne, meget prompt, 2/ mere pr. Juni. Kurrachee 11/ én Havn U. K. eller Kontinentet, 11/6 to Havne, 3 d. ekstra Hamburg, »net terms«, 5.—28. Juni.

Sørtehavet etc. Korn (store Baade) fra Kher-son, Nikolajeff etc. 6/3 Rotterdam, 6/6 à 6/9 Antwerpen, Emden eller Weseren, 6/9 à 6/10½ Hamburg, prompt, samme Rater fra Sulina, 5.—20. Maj. Azow 7/ à 7/3 Rotterdam, 7/6 à 7/9 Emden eller Weseren, 7/9 à 8 Hamburg, 9/ Moss/Kristiania, prompt, mindre Baade 8/6 N. C. eller »any«, 9/ Hamburg, Donauen 7/9 Rotterdam, 8/ Antwerpen, 8/3 Hamburg, 20. Maj—20. Juni, Erts 8/ Poti/Rotterdam, (5.500 med 700/700 daglig); 8/6 Nikolajeff/Antwerpen (4.800 med 600/600 daglig).

Middelhavet. Erts 5/3 Larmes/Rotterdam (5.200), 5/3 Carthagens/Middlesbro (2.400), 4/ Algier/Rotterdam (4.400 med 1.000/1.000 daglig), 6/6 Les Falaises/Barrow, Fra Bilbao 3/10½ Rotterdam, 4/ Newport eller Middlesbro.

Nordamerika. Korn Montreal 1/10½ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 2/ Hamburg. Maj. Planker St. John 32/6 à 35/ Liverpool, (1.400—1.800 Stds.), 36/3 Pictou/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, Maj, 38/6 pr. Juni. Kul 10/6 Norfolk/Dakar (5.000), April, 15/ Virginia/Rio Janeiro, Maj. Tømmer fra Golfen (en eller to Pladser) 105/ Algier, Livorno, Genua og Aleksandria (fire Havne), Maj—Juni (1.300 Stds.), 73/9 Cardiff og Newport, Maj—Juni (1.500 Stds.), Netto Charter tre Havne Golfen 10/9 to Havne U. K. eller Kontinentet, Maj. Sukker fra Cuba 12/ à 12/6 London, Liverpool eller Greenock, Maj. Timecharter 3/6 à 3/9 Dødvagt, Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 14/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, 15. Maj—15. Juni, samme Rate pr. Juli, alt 6 d. mindre direkte Havn. Bahia Blanca 10/9 London eller Rotterdam, 11/ Antwerpen, ingen Reduktion direkte Havn, prompt.

Østersøen. St. Petersborg Mk. 18—19 pr. Favne Pulpwood, prompt, Mk. 20.—21 pr. Juni. Korn Reval/Rotterdam 9 $\frac{3}{4}$ d. Hvedebasis. Fra Riga Hfl. 10 D. B. Dellast Boards til Rotterdam, Fres. 26 Antwerpen, 27—28 Rouen, 34—35 Bordeaux, 19/ à 20 Østkyst Kulhavn. Fra Windau Hfl. 14 $\frac{1}{2}$ Kappbjælker til Ghent, Fres. 28 pr. Favne Kortprops til Calais. Sukker Stettin eller Stralsund Mk. 4 à 4 $\frac{1}{2}$ til Rotterdam.

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 4/6 Archangel (1,500—2,100), 4/1 $\frac{1}{2}$ St. Petersborg (2,900), 4/ Kronstadt (4,800), 4/6 Memel (1,500), 4/1 $\frac{1}{2}$ Lübeck (1,900), 4/9 Bordeaux (2,700), 6/10 $\frac{1}{2}$ Marseille (6,000—8,000), 7/6 Genua. Neapel eller Palermo (3,000—4,000), 8/3 Venedig (3,800), 7/1 $\frac{1}{2}$ Port Said (6,400). Humberen 4/3 Kronstadt (2,000), 4/6 Trelleborg (900), 4/4 $\frac{1}{2}$ Kalmar (1,200—1,400), 7/3 Aleksandria (4,000). Firth of Forth 4/ Kronstadt (2,300), 4/6 Riga eller Pernau (1,600), 4/4 $\frac{1}{2}$ Libau (1,800), 4/3 Stockholm (1,800), 4/ Rendsborg (1,300). Cardiff eller Newport 4/3 Kjøbenhavn (1,900), 4/9 Lissabon (3,200). Fres. 5 Bordeaux (3,000), 8.25 Marseille (5,000—6,000), 7/3 Genua (4,000), 7/6 Neapel (5,200), 7/9 Konstantinopel (4,200), 11/ Colombo (7,200), 7/ Las Palmas (2,000), 7/6 Dakar (5,500), 11/9 à 12/ Rio Janeiro, 12/6 River Plate.

(Skrrevet den 28. April 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen væsentlig Forandring fra sidste Indberetning udover, at der er nogle Kornlaster udbudt fra danske og tyske Havne, men Raterne er saa lave, at Rederne kun reflekterer derpaa, naar der kan lastes i Losschavnen. Trælaster pr. f. o. w. fra Østersøen er vedvarende yderst faa, saa at det i det hele er vanskeligt at anbringe Tonnage; Vestsverig og Østnorge ligger ligeledes uforandret. Af Returfragter Vest fra er der nogle flere Kullaster udbudt til danske og norske Havne, men paa Grund af de lave Tilbud, 6 à 6 $\frac{1}{2}$ £ pr. Keel, foretrækker Rederne at dirigere til andre Lande, saa at der kun gøres ganske faa Forretninger i Kul. Claylaster og enkelte Foderstofferlaster er uforandret i Rater og Torn.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet stadig uforandret og gennemgaaende meget flovt. Nordtyskland udbyder nogle Maj-Ladninger. Stralsund saaledes til kun 4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{3}{4}$ M. for Havre, Greifswald 5 M.; Rostock noterer intet, men skal have sluttet derliggende Skibe til endnu lavere Rater; de østligere Pladser som Stettin, Königsberg, Danzig melder ingen Forandringer. Med Sverig er det samme Tilfældet: Halmstad, Warberg har intet. Sundhavnene enkelte Lervarelaste til Kiel, Flensborg og Danmark, men Tønnen skal nu ikke være saa kort; Sydsverig har hidtil haft tilstrækkeligt Udbud, men til uforandret lave Rater. Danmark ligger fra Provinserne meget rolig, og bedre er Forholdene ikke fra Kjøbenhavn, hvor der er en Del fragtledige Skibe; der sluttedes sidste Uge forholdsvis kun faa Skibe derfra, bl. a. Hvede til Odense 14 Øre, Landskrona 8 Øre, Sojakager til Odense, Faaborg 14 Øre, Majs til Warberg 14 Øre. Udsigterne er stadig mindre gode, og Importdampere af Betydning ventes ikke i den nærmeste Tid.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Vendila

afholdt den 14. f. M. Generalforsamling, hvor det vedtoges at købe »Cimbria« 4 Skibe for 1 Mill. Kr.

Da der paa en i Cimbria senere paa Dagen afholdt Generalforsamling vedtoges et Forslag om Selskabets Likvidation samt valgtes Likvidationskomité, er Cimbrias Saga snart ude af Vorden, medens Vendilas Flaade forøges.

Cimbrias Aktionærer vil efter et løseligt Skon faa c. 160 pCt. for deres Aktier.

Dampskibsselskabet Havet

afholdt den 14. Marts Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører H. H. Schmidt. Paa Bestyrelsens Vegne stillede den korresponderende Reder, Generalkonsul C. P. Jensen, Forslag om at opløse Selskabet og overdrage dets eneste Dampskib, »Fyen«, til Dampskibsselskabet Orion, der har sunne Rederi og Bestyrelse som Havet. Forslaget vedtoges enstemmigt med 86 Stemmer af 87, idet én Stemme ikke havde ladet give Møde.

Det forenede Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Shaw.

Bestyrelsens Formand, Kammerherre, Admiral Richelieu, aflagde Beretningen, som indleder det udsendte Regnskab, og som vi tidligere har omtalt her i Bladet.

Admiralen dvælede til Slut ved den store Udvidelse af Selskabets Flaade, saavel i Henseende til Skibenes Antal som til — og det i særlig Grad, da man fandt det hensigtsmæssigt at anskaffe større Skibe — Tonnagen. Man havde bestilt ny Baade til Islandsfarten, Farten paa Vestnorge og Esbjerg-Eksportrutten, og der var Forslag om ny Baade til enkelte andre Ruter.

Derefter aflagde Formanden Regnskabet. Overskudet andrager Kr. 8,377,444, hvoraf anvendes til Afskrivninger Kr. 3,941,824 og henlægges til Reservofonden 1 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., medens Aktionærerne faar Kr. 2,400,000 eller 8 pCt. Udbytte.

Kobmand Clausen tog derefter Ordet for at rette Spørgsmaal til Bestyrelsens vedrørende Skibenes Proviantering. Han vilde gerne vide, om det var rigtigt, hvad man havde læst i et Fagblad, at det ikke betalte sig for Selskabet, at det selv havde overtaget Restaurationerne i og Provianteringen af Skibene i Stedet for som tidligere at bortforpagte dem.

En tidligere Kobmand Bjerregaard, omtalte en Klage han havde set i et Sømandsblad over Kosten, og han mente, at det var bedre, om man bortforpagtede Provianteringen til faguddannede Restauratører. Baade i sin Indledningstale og da han senere tog Ordet, var Hr. Bjerregaards Tale saare famlende og delvis uforstaaelig, men Hensigten dermed var vist at tale Restauratørernes Sag.

Admiral Richelieu svarede, at det ikke var rigtigt, at Selskabets Overtagelse af Provianteringen gav Tab, og naar man havde overtaget den, da var det netop for at skabe de bedst mulige Betingelser for Publikum og Besætning. For Eksempel paa de lange Ruter var det en uhyre Risiko for en Fornagter at ligge med de nødvendige store Lagre, medens et stort Selskab kunde magte det. Hvad Sømandenes Klage angik, da fandt han det mærkeligt, at de ikke havde klaget til Selskabet i Stedet for i et Blad.

Takket være Hr. Bjerregaards Talelyst fortsattes Diskussionen endnu en Tid, og bl. a. udtalte »United States« Fører, Kaptajn Göttsche, at han som gammel Sømand kunde sige, at det nuværende Provianteringsystem absolut var det bedste. Private Fornagtere var ofte saaledes bundne til deres Løverandører, at de, naar de skulde tjene noget, ikke kunde levere saa god Kost, som man nu om Stunder fordrede.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Konsul Erik Hennings.

Det østasiatiske Kompagni

har under Ledelse af Overretssagfører Siesbye afholdt Generalforsamling.

I Formandens, Landstingsmand, Grosserer Holger Petersens Forfald, aflagde Bestyrelsens Næstformand, Etatsraad E. Glückstadt, Beretningen, som vi har omtalt udførligt her i Bladet.

Til Slut fremkom Etatsraaden med følgende Udtalelse:

I December f. A. betaltes efter Bestyrelsesraadets og Direktionens enstemmige Beslutning til hlv. Direktør i Det østasiatiske Kompagni, Hr. Em. Kinch, et Beløb, han ved et tidligere Forløb havde givet Afkald paa. Beløbet repræsenterede Tantième med Renter samt Tantiémeforskningsobligation med Afdrag og Renter.

Sagen er dermed afsluttet, og Bestyrelsen kan derfor ikke fremkomme med Oplysninger om Enkeltheder, men den skylder Aktionærerne at udtale, at dens Motiver til at indgaa paa nævnte Ordning ikke i nogen Retning var begrundet i Tvivl om, at det retslige og moralske Grundlag for Bestyrelsesraadets og Direktionens Handlinger fuldt ud er til Stede, men at Bestyrelsens Beslutning udelukkende blev dikteret af Ønsket om at skaffe Arbejdsfred for Kompagniet og dets Ledelse, saa at Løsningen af de store og betydningsfulde Opgaver og dets Ledelse, saa at Løsningen af de store og betydningsfulde Opgaver, som paa hlv. Direktionen, ikke skulde bæmmes ved endeløse Processer, hvis Genstand, for saa vidt det drejede sig om Pengespørgsmaalet, var af forholdsvis ringe Betydning, sammenholdt med Selskabets store Interesser.

Beløbet Kr. 221,379.78, er afholdt af det forløbne Aars Drift under Administrationsudgifter.

Derefter gennemgik Næstformanden Regnskabet, som vi ligeledes udførligt har gengivet. Aktionærerne faar, som bekendt, i Aur 10 pCt., og der foretages store Afskrivninger og Henlæggelser.

(Fortættles efter »Efterr. for Søfar.«)

To-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 2 Flag, men Syd eller Vest om en Vraglystønde, der viser Et-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 1 Flag.

Al Afmærkning af Vrag, der sker saavel ved dansk som ved svensk Foranstaltning, vil fra 1ste Maj 1914 blive foretaget i Overensstemmelse med Overenskomsten og i Henhold til følgende Regler:

Vragafmærkningen vil altid blive forankret i Kvadranten NE. eller SW. fra Vraget og mellem Vraget og Hovedtrafikken. I aabent Farvand vil Afmærkningen blive forankret saa nær NE. eller SW. fra Vraget som muligt. I snævre Farvande forankres Afmærkningen saa nær Linien fra Vraget vinkelret paa Sejløbet som muligt, hvorfor det kan blive nødvendigt, at Afmærkningen trækkes til den ene eller den anden Side i Kvadranten efter Sejløbets Retning.

(Kort Nr. 210, 211, 247, 248, 249, 250 og 256. Danske Lods Side 20, 26, 27, 253, 276, 305, 311, 314 og 318. Fyr-Fort. Side 11 samt Nr. 256 og 261. Som.-Fort. Side 6.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/61 og 9/410. København 1914.)

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til *Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Arabiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. X.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Breddel- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstaande i Somil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

728. Sverrig. Blekingskusten. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/401. Stockholm 1914.)

Følgende Forandringer ved Afmærkningen er foretaget:

1) Den sorte Vager med Ballon paa 56° 08' 40" N. 15° 31' 17" E. ved *Löjgrundet*, N. for *Aspö*, er inddraget. 2) Stagen med Kost paa 56° 08' 51" N. 15° 31' 17" E. ved *Löjgrundet*, N. for *Aspö*, er inddraget. 3) Stagen paa 56° 08' 59" N. 15° 31' 22" E. ved *Tromtösten*, N. for *Aspö*, er inddraget. 4) *Storbådan* Stage med Kost *Tromtösten* er ombyttet med en sort Vager med Ballon. 5) *Storbådan* Stage med Kost paa 56° 07' 30" N. 14° 44' 25" E. ud for *Fukavik* har faaet 2 opadvendte Koste som Topbetegnelse. 6) *Håkenarefvel* S-lige Stage med Kost paa 55° 59' 32" N. 14° 34' 22" E. ud for *Sövesborg* er ombyttet med en rød Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost. (Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/6 og 14/585. København 1914.)

729. Sverrig. Kalmarsund. Trädgårdsgrundet. Lystønde atter i Orden.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/399. Stockholm 1914.)

Trädgårdsgrundet Lystønde er atter i Orden. 56° 37' 42" N. 16° 22' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/679. København 1914.)

730. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Trullögrund. Lods-Station nedlagt.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 20. Helsingfors 1914.)

Trullögrund Lods-Station er nedlagt. Lods faas nu ved *Tankar*, c. 63° 57' N. 22° 51' E., og ved *Ykspåla*, c. 63° 50' N. 23° 01' E.

731. Finland. Bottniske Bugt. Ålands Distrikt. Ålands Grund og Ljungbergs Grund. Sømærker inddraget.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 21. Helsingfors 1914.)

1) *Ålands* Grund Vager med S-lig Topbetegnelse er inddraget. 59° 52' 58" N. 23° 00' 42" E.

2) *Ljungbergs* Grund Vager med N.-lig Topbetegnelse er inddraget. 59° 52' 58" N. 58" N. 23° 00' 59" E.

732. Finland. Bottniska Bugt. Alands Distrikt. Somværke forandret.
 („Underrittelse for Søfarnde“ Nr. 23. Helsingfors 1914)
 Vageren med Kors paa 59° 52' 24" N. 22° 58' 38" E. er forandret til en Vager med S.-lig Topbetegnelse.

733. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Gustavsvärds Sund. Løb spærret. Fyr midlertidig slukket.
 („Underrittelse for Søfarnde“ Nr. 24. Helsingfors 1914)

Paa Grund af Uddybningsarbejder er *Gustavsvärds* Sund spærret undtagen for større Krigsskibe og Handelskibe, som ikke kan passere *Långörns* Sund.

Tilladelse til at passere *Gustavsvärds* Sund faas ved rettidig Henvendelse til *Seaborg* Havnebestyrrelse. Tilladelse gives ikke fra Kl. 7 Em. til Kl. 6 Em. Naar der foretages Spærningsarbejder i Sundet, kan det hændes, at Tilladelsen ikke vil blive givet før 12 Timer efter, at Anmodningen er fremløst.

Ledefyrene og Taagesignalklokken paa *Alexandersön* (*Skotlandet*) er ude af Virksomhed, saalænge Uddybningsarbejderne varer. c. 60° 08' N. 25° 01' E.

734. Rusland. Moonsund. Werder. Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/974. Berlin 1914)

Naar Sejladsen gennem Sundet finder Sted ved Hjælp af Isbrøder, tændes om nødvendigt to hvide, faste Ledefyr paa Broen paa *Øen Werder*. E.-Siden af *Moonsund* S.-lige Indløb. Flamens Højde: 4 m og 3 m. c. 58° 34' N. 29° 30' E.

735. Rusland. Libau. Kejser Alexander III Havn. Somværke udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/975. Berlin 1914)

1. Fyre rød-gule Spiritønder med rød-gul Ballon er udlagt c. 0,48 Sm SE. for og parallel med de almindelige Tønder, der er udlagt til Brug ved Skydning. Afstanden mellem Tønderne er c. 0,8 Sm; de ligger paa 56° 33' 10" N. 20° 56' 25" E. 56° 33' 25" N. 20° 56' 49" E. 56° 33' 36" N. 20° 57' 12" E. og 56° 33' 48" N. 20° 57' 35" E.

2. W. og NW. for Forhavnen afholdes natlige Skydeøvelser fra Torpedobaade, som fører en rød Lanterne paa Masten.

(Se „Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 41/2095. København 1913.)

736. Tyskland. Kolberg. Vrag borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1036. Berlin 1914)

Prammen, som var sunket NE. for det W.-lige Havnehoved, er borttaget og Afmærkning inddraget, 54° 11' 26" N. 15° 33' 21" E.

(Se „Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 16/682. København 1914.)

737. Tyskland. Warnemünde. Fyr midlertidig tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1097. Berlin 1914)

I Stedet for det slukkede *Warnemünde* Fyr er 2 elektriske Buelanper midlertidig tændt ved Siden af hinanden paa Taarnets første Galleri. 54° 10' 59" N. 12° 05' 24" E. (Se „Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 16/683. København 1914.)

738. Tyskland. Eckernförde Fjord. Milebakers og Tønders Bollegenhed.

(Nachricht an für Seefahrer“ Nr. 16/970. Berlin 1914.)

Baakerne og Tønderne ved den maatte Mil ligger som følger: 1) Sæt A. N.-Baake. 54° 31' 21" N. 9° 59' 35" E. S.-Baake. 54° 31' 14" N. 9° 59' 45" E. 2) Sæt B. N.-Baake. 54° 32' 13" N. 10° 00' 36" E. S.-Baake. 54° 32' 07" N. 10° 00' 44" E. 3) Sæt C. N.-Baake. 54° 33' 06" N. 10° 01' 36" E. S.-Baake. 54° 32' 58" N. 10° 01' 47" E. 4) NE.-lige Tønde. 54° 32' 11" N. 10° 02' 47" E. 5) Mellemste Tønde. 54° 31' 31" N. 10° 01' 32" E. 6) SW.-lige Tønde. 54° 30' 50" N. 10° 00' 16" E.

Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til

tyske Kort.

(Kort Nr. 157, 160 og 243.)

(Se „Efterretninger for Søfarnde“ Nr. 4/153. København 1914.)

ved Udlægning af et Vragfyrskip, der enten kan være et Fyrskib eller et andet Fartøj, udstyret som Vragfyrskip, en Vraglystønde, en Vragvager eller en Vragprik.

Et Vragfyrskip skal føre om Dagen 3 grønmalde Balloner, højste under en mindst 6 m over Vandfladen horisontalt hængende Raa, den ene Ballon under den Raanok, der er nærmest Vraget, og de to Balloner vertikalt med 2 m Mellemrum under den anden Raanok, og om Natten 3 paa samme Maade anbragte Lanterner, der viser fast grønt Lys, men ingen Ankerantenne.

Paa et Vragfyrskip skal der i Taage og under usigtbare Omstændigheder (saavel ved Dag som ved Nat) afgives Taagesignaler, der skal bestaa af Ringning med Klokke af omtrent 10 Sekunders Varighed med Mellemrum af højst 2 Minutter. Naar Vragfyrskipet er forankret i Retninger mellem N. og E. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskilte, To-Slag. Naar Vragfyrskipet er forankret i Retninger mellem S. og W. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskilte, Et-Slag.

Naar et Vrag er afmærket med et Vragfyrskip, og der fra dette observeres, at et Skib styrer en saadan Kurs, at Passerling af Vraget kan befyrges, skal der fra Vragfyrskipet saavidt muligt afgives et eller flere Varselskud med korte Mellemrum.

Skibsideerne paa et Vragfyrskip maa saavidt muligt ikke være rødmalde.

En Vraglystønde skal være grønmalte og vise grønt Blink eller Lys med 1 eller 2 korte Blink.

En Vragvager skal være grønmalte og forsynet med en Stage med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vragprik skal være grønmalte og forsynet med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vraglystønde, som viser To-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 2 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem N. og E. fra Vraget.

En Vraglystønde, som viser Et-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 1 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem S. og W. fra Vraget.

Ovennævnte Afmærkning (Vragfyrskip, Vraglystønde m. m.) maa ikke forankres i længere Afstand fra Vraget, end det er uomgængelig nødvendigt for Afmærkningens og Søfartens Sikkerhed.

Paa følgende Fyrskibe og Stationer skal der vises Signaler for saadanne Vrags Tilstedeværelse i Sundet, der skønnes at være farlige for den gennemgaaende Trafik: Paa dansk Side: *Stevens* Fyr, *Drogden* Fyrskib og *Helsingør*. Paa svensk Side: *Falsterborev* og *Oskargrundet* Fyrskib samt *Kullen* Fyr.

Signalerne skal være følgende: 2 grønne Balloner eller 2 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder: „Der findes Vrag i det nordlige Indløb til Sundet eller i Sundet Nord for *Middelvårnds-Forlets* Breddeparallell; jagttag Forsigtighed ved Navigeringen!“

3 grønne Balloner eller 3 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder: „Der findes Vrag i Sundet Syd for *Middelvårnds-Forlets* Breddeparallell; jagttag Forsigtighed ved Navigeringen!“

Forholdsregler, der vil være at iagttage ved Passage af et Vragfyrskip eller en anden Afmærkning af Vrag i danske og svenske Parvande:

Et Fartøj skal passere et Vragfyrskip paa den Side, paa hvilken der om Dagen vises 2 grønmalde Balloner og om Natten vises 2 Lanterner med fast grønt Lys.

Det vil være nødvendigt at passere enhver Vragafmærkning med Forsigtighed og i tilberigt Afstand, idet man dog som Hovedregel kan gaa ud fra, at man bør passere Nord eller Øst om et Vragfyrskip, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række To-Slag, men Syd eller Vest om et Vragfyrskip, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række Et-Slag, samt at man bør passere Nord eller Øst om en Vraglystønde, der viser

789. Østerrig-Ungarn. Lesina. Gelsa. Fyr tændt.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 14/471. Pola 1914.)

Paa SE-Hjørnet af den fremspringende Kaj i *Gelsa* Havn er tændt et grønt, fast, ubevogtet Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 2 Sm. Fyret staar 160 m 51° (misv. NE. t. E. 1/8 E.) fra *Gelsa* Kirke. 43° 09,8 N. 16° 41,8 E.

790. Bulgarien S.-Kyst. Port Lagos og Dedeagatch. Miner borttaget.

Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i *Sophia* er efternævnte Havne fri for Miner: 1) *Port Lagos*, c. 40° 59' N. 25° 07' E. 2) *Dedeagatch*, c. 40° 49' N. 25° 54' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2453 og Nr. 8/355. København 1913 og 1914.)

791. Tyrkiet. Marmorhavet. Miner borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/985. Berlin 1914.)

Minerne ved *Tschiflik-Papazli (Kara-atch Burnu)*, c. 41° 03 1/4' N. 28° 06 1/4' E., i *Rodosto* Bugt, 40° 58 1/4' N. 27° 30 1/4' E., og ved *Sar Köi*, 40° 36 1/2' N. 27° 06 1/4' E., er borttaget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2453. København 1913.)

792. Tyrkiet. Boporus. Umur (Oumur Yöri) Banke. Tøndes Boliggenhed.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/996. Berlin 1914.)

Den midterste røde Tønde ved den S.-lige Banke ligger 0,57 Sm 78° (misv. E. 7/8 N.) fra *Kürtsch Burnu* Fybaake, der ligger paa 41° 08 1/2' N. 29° 03' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/2506. København 1913.)

793. Rusland. Sorte Hav. Utrishenok Pynt. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 605. London 1914.)

Paa Grund af mulig eksisterende, ikke kortlagte Grunde, skal man holde sig i mindst 3 Sm's Afstand fra *Utrishenok Pynt*, som ligger paa 44° 42 1/2' N. 37° 28 1/2' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/358. København 1914.)

794. Tunis. Bizerte. Belysning forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 182/1051. Paris 1914.)

1. Det hvide Anduvningsfyr med En-Formærker hver 5 s., som stod paa Forhavens gamle N.-lige Molehoved, er flyttet til Pladsen for det røde, faste Fyr paa det S.-lige Molehoved. Det røde Fyr er midlertidig slukket.

2. Det hvide Anduvningsfyr skal flyttes til Pladsen for det grønne, faste Fyr paa den ydre Bølgebyders S.-lige Hoved. Det grønne Fyr skal slukkes, og det ovennævnte røde Fyr vil atter blive tændt. Anduvningsfyrets gamle Plads: 37° 16' 37" N. 9° 53' 15" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

795. Danmark og Sverrig. Bekendtgørelse om en Overenskomst med Sverrig angaaende ligelydende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vrag-signaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vrag-fyrskib eller anden Afmærkning af Vrag.

Den 14de November 1913 er der mellem *Danmark* og *Sverrig* sluttet følgende Overenskomst, der træder i Kraft den 1ste Maj 1914:

Bestemmelser vedrørende Afmærkning af sunket Skib eller sunken Vragdel.

Naar sunket Skib eller sunken Vragdel frembyder Hindring eller Fare for Skibsfarten, skal Pladsen for saadan Hindring, der nedenstaaende benævnes Vrag, afmærkes

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

739. Danmark. Sundet. Søndre-Flint. Sømærke forandret.

Lystønden *Søndre-Flint SE*, er nu malet sort. I øvrigt uforandret. 55° 35' (11" N. 12° 50' (05") E.

(Kort Nr. 156, 160, 210 og 249. Danske Lods Side 302 og 314. Fyr-Port. Nr. 249 A. Som.-Fort. Side 40.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/604, pkt. 1. København 1914.)

740. Danmark. Sundet. Køge-Bugt. Avedøre. Skydning.

Fra en Skydeplads ved *Avedøre* vil der blive skudt med Gevær ud over Søen. Under Skydningen er det forbudt at komme inden for 2,2 Sm fra *Avedøre-Holme*.

Skydningen vil finde Sted i Juni, Juli og August som Regel hver Søndag fra Kl. 6—11 Fm. og fra Kl. 2—7 Em., samt enkelte Dage i September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 7 Em.

Saalænge Skydningen varer, er der hejst en Ballon paa en Mast ved NW-Enden af Skydebanerne.

Avedøre-Holme: 55° 36 3/4' N. 12° 29' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1080. København 1913.)

741. Danmark. Store-Bælt. Nakskov. Skorsten midlertidig nedrevet.

Nakskov Sukkerfabriks-Skorsten nedrives for Tiden. En ny Skorsten vil blive opført paa samme Sted i Løbet af Sommeren 1914. 54° 49' 50" N. 11° 09' 08" E.

(Danske Lods, Side 362 og 367.)

742. Danmark. Store-Bælt. Sprogø S. Vager atter i Orden.

Telegrafvageren, 1,1 Sm 170 1/2° (misv. S.) fra *Sprogø* Fyr, er atter paa Station. *Sprogø* Fyr: 55° 19' 51" N. 10° 58' 25" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/512. København 1914.)

743. Danmark. Lille-Bælt. Thorø-Rev. Sømærke flyttet.

Den hvide Stumptonde med 3 nedadvendte Koste ved W.-Enden af *Thorø-Rev* er flyttet c. 100 m i NW-lig Retning, den ligger nu i c. 7 m Vand paa 55° 15' (13") N. 9° 49' (55") E.

(Kort Nr. 156, 157, 223 og 241. Danske Lods Side 303. Som.-Fort. Side 45.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/401. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

744. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib ESE. Drivende Vrag.

En trælastet Jagt med Bunden i Vejret er den 23de April d. A. observeret drivende 7 Sm ESE, for *Anholt-Knob* Fyrskib. Vraget vil blive eftersøgt og fjernet. Fyrskibet: c. 56° 46' N. 11° 52' E.

745. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Sømærker forandres.

I en nær Fremtid vil de 15 inderste røde Stager med Kost, som staar paa N.-Siden af den gravede Rende til *Horsens* Havn, blive ombyttet med lange, røde Stager inden Topbetegnelse. *Horsens* Havn: 55° 51,6 N. 9° 52' E.

(Kort Nr. 227 og 242. Danske Lods Side 210. Havne-Lods Side 79. Som.-Fort. Side 31.)

746. Sverrig. Kattegat. Vinga S. Gamla Gumman. Sømærke udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 14/357. Stockholm 1914.)

En rød Vager med 2 opadvendte Koste er udlagt paa 57° 36' 26" N. 11° 38' 17" E., Syd for Grunden *Gamla Gumman*.

(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 244.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/32. København 1914.)

747. Sverrig. Skagerak. Kåringøfjorden. Omnen. Sømærke udlagt.

(¹) Underrettelser for søfarande" Nr. 14/357. Stockholm 1914.)
En Stage er udsat paa 58° 06' 07" N. 11° 24' 20" E., Nord for Grunden *Omnen*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/34. København 1914.)

748. Sverrig. Skagerak. Malö sund og Malmöfjord. Afmærkning forandret.

(¹) Underrettelser for søfarande" Nr. 14/357. Stockholm 1914.)
Følgende Forandringer er foretaget:
1) De røde Tønder i *Malösund* har faaet Koste som Topbetegnelse. 2) En Stage med opadvendt Kost er udsat paa 58° 19' 35" N. 11° 21' 50" E., Sydvest for *Södra Kärrgrundet* i *Malmöfjorden*. 3) En Stage med opadvendt Kost er udsat paa 58° 21' 40" N. 11° 19' 47" E., Syd for *Stallskärsgrund* N. for *Malmön*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/35. København 1914.)

749. Sverrig. Skagerak. Sotefjord. Tornet. Sømærke forandret.

(¹) Underrettelser for søfarande" Nr. 14/357. Stockholm 1914.)
Den sorte Vager paa 58° 29' 47" N. 11° 12' 45" E. ved Grunden *Tornet* er forsynet med et hvidt Bælte.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/36. København 1914.)

750. Sverrig. Skagerak. Vækkersten. Sømærke udlagt.

(¹) Underrettelser for søfarande" Nr. 14/357. Stockholm 1914.)
En Stage med Kryds er udsat paa 58° 43' 07" N. 11° 09' 52" E. paa N.-Siden af Grunden *Vækkersten* SSW. for *Hafstensund*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/37. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

751. Tyskland. Mittelhever. Sømærke drevet fra Station.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er *Mittelhever* Anduvningstønde drevet 1/2 Sm E. t. S. efter. *Mittelhever*: 54° 22 1/2' N. 8° 21' E.

752. Tyskland. Elben. Waltershof. Havn aabnet. Fyr tændt.

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 16/1032. Berlin 1914.)
Havnen paa *Waltershof* er aabnet for Trafikken. Paa W.-Siden af Indløbet er tændt et grønt, fast Fyr og paa E.-Siden et rødt, fast Fyr. c. 53° 32' 3/5 N. 9° 53' 1 E.

753. Tyskland. Ems. Ley. Sømærke udlagt.

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 16/1033. Berlin 1914.)
I Løbet fra *Ley* til *Grestseiler* Farvand er udlagt: 1) En rød Spiritønde (Treibblock) mærket „L.F.“ i 1,5 m Vand paa 53° 32' 44" N. 7° 03' 51" E. 2) En rød og sort lodret stribet Spiritønde (Treibblock) mærket „Ley Sand“ i 1,2 m Vand paa 53° 32' 28" N. 7° 04' 28" E.

754. Holland. Zeegat van Brouvorshaven. Mosselkreek en Eendracht. Steenbørgsche Vielt. West-Hellegat. Afmærkning forandret.

(¹) Bericht aan Zeevarenden" Nr. 81/771. 's-Gravenhage 1914.)
1. I *Mosselkreek en Eendracht* er udlagt 2 Spidstønder og 1 Stumpstønde, saaledes at der nu ligger 20 Spidstønder og 16 Stumpstønder. 51° 36' N. 4° 11 1/2' E.
2. I *Steenbørgsche Vielt* er udlagt en Spidstønde Nr. 2 i 9 m Vand paa 51° 38' 03" N. 4° 14' 32" E.
3. I *West-Hellegat* er Stumpstønde Nr. 9 med afkortet Kegle ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kuglestønde Nr. 9 med Kegle. c. 51° 43' N. 4° 22' E.

755. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oostgat. Raassen. Banke tiltaget. Afmærkning forandret.

(¹) Bericht aan Zeevarenden" Nr. 90/852. 's-Gravenhage 1914.)
NE.-Kanten af *Raassen* er tiltaget udfæter i Farvandet.
I *Oostgat* er Spidstønde Nr. 0 udlagt i 8,7 m Vand paa 51° 31' 49" N. 3° 24' 37" E. Den røde Lystønde Nr. 1 er flyttet og ligger i 15,7 m Vand paa 51° 31' 10" N. 3° 25' 35" E.

c) Nettenes højre Yderende — set fra Land — afmærkes ligesom i b) med et Spjir og to Balloner. Om Natten en rød Lanterne 2 m over en hvid Lanterne. Synsvidde: Mindst 2 Sm.

2. Mindre Net afmærkes ved Udgangspunktet som under 1 a). Yderenderne afmærkes med et flydende Mærke, Tønde, Baad eller lign., som hæver et 5 m højt Spjir med to Skiver, den ene 2 m over den anden. Om Natten en rød Lanterne 2 m over en hvid Lanterne. Synsvidde: 2 Sm.

3. Net, som er anbragt paa Ankerpladser, afmærkes — foruden som ovenfor nævnt — ved deres Ankre med en Tønde eller et andet iøjnefaldende Mærke.

783. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Torre Annunziata. Fyr forandret.

(¹) Avvisi ai Naviganti" Nr. 124/345. Genova 1914.)
Fyret paa det W.-lige Molehoved ved Havnen er forandret til at vise Lys med En-Fornørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Lyset er rødt i Peilinger fra 161° til 342° og hvidt fra 342° gennem 0° til 90°. I øvrigt uforandret. 40° 44' 49" N. 14° 26' 52" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1563. København 1913.)

784. Italien. Messinastredde. Ankring forbudt.

(¹) Avvisi ai Naviganti" Nr. 124/351. Genova 1914.)
Det er forbudt at ankre langs følgende Kyststrækninger:
I. *Costa Calabria*. Fra et Punkt, som ligger c. 300 m Syd for *Villa S. Giovanni* Havn, til Mundingen af *Catona*. *Villa S. Giovanni* Havnefyr: 38° 13' 00" N. 15° 38' 04" E.
II. *Costa Sicilia*. a) Udfør *Messina* Havn, fra Kastellet til Fyret paa *Port Campana* (S. *Salvatore*), der ligger paa 38° 11' 45" N. 15° 33' 54" E. b) Fra *Annunziata* Floden til c. 200 m Syd for S. *Licandro* Floden. *Annunziata* Flodens Munding: 38° 13' 00" N. 15° 34' 20" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/563. København 1914.)

785. Sicilien W.-Kyst. Marsala. Belysning midlertidig forandret.

(¹) Avvisi ai Naviganti" Nr. 124/346. Genova 1914.)
Lystønden, som viser rødt, fast Lys, og som læa udfør Molen ved Havnen, er midlertidigt borttaget. Paa Molen, c. 50 m fra det gamle Hoved, er midlertidigt tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m.
Til Brug ved Forlængelsesarbejderne opføres en Pille. En rød Spidstønde med Flag er midlertidigt udlagt paa Stedet.

Man skal holde godt S. om denne Tønde og i passende Afstand fra Fyret. *Marsala*: 37° 47' N. 12° 26 1/2' E.

786. Østerrig-Ungarn. Gigale. Oplysning om Fyr.

(¹) Kundmachung für Seefahrer" Nr. 14/170. Pola 1914.)
Det røde, faste Fyr paa det ny Molehoved staaer 450 m 21° (misv. NE. t. N. 1/2 N.) fra Fyret paa *Madonna* Pynt. 44° 31' N. 14° 27' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/636. København 1914.)

787. Østerrig-Ungarn. Selve. Selve Havn. Fyr ombyttet.

(¹) Kundmachung für Seefahrer" Nr. 15/549. Pola 1914.)
Det røde faste Fyr paa Hovedet af Bølgebyderen er ombyttet med et nyt rødt, fast Fyr, der har en Synsvidde af 5 Sm. Flammens Højde: 7 m. 44° 22' 0 N. 14° 42' 2 E.

788. Østerrig-Ungarn. Solta. Carober. Fyr forandret.

(¹) Kundmachung für Seefahrer" Nr. 15/550. Pola 1914.)
Det hvide, faste Fyr paa *Glavica* Pynt i *Carober* Havn er forandret til et rødt, fast, ubevogtet Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 5 Sm. 43° 23' 9 N. 16° 18' 0 E.

776. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Tybee Roads. Bloody Point Channel. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(¹Notice to Mariners" Nr. 14/1070. Washington 1914.)

Bloody Point Channel Klokketønde 13 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3s, Lyn 0,3 s, Mærke 2,7 s. Bloody Point. 32° 03 $\frac{3}{4}$ ' N. 80° 50 $\frac{3}{4}$ ' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

777. Mexiko. Tamaulipas. Punta Jerez. Fyr slukket.

(¹Notice to Mariners" Nr. 599. London 1914.)

Punta Jerez hvide Blinkfyrt er slukket indtil videre. c. 22° 55' N. 97° 46' W.

778. Cuba S.-Kyst. Santiago. Ratonos Cay. Tønde flyttet.

(¹Notice to Mariners" Nr. 587. London 1914.)

Sort Stumtønde Nr. 7 er flyttet c. 55 m SW. efter og ligger nu c. 140 m 77° (misv. E. t. N. $\frac{1}{4}$ N.) fra S.-Enden af Ratonos Cay. 19° 59 $\frac{1}{4}$ ' N. 75° 51 $\frac{3}{4}$ ' W.

779. Cuba S. Grand Cayman. South-west Sound. Vrag.

(¹Notice to Mariners" Nr. 591. London 1914.)

Et tydeligt Vrag af et stort Jernsejlskib ligger c. 0,7 Sm 81° (misv. E. t. N.) fra Midten af Sand Cay, som ligger S. for South West Point. 19° 15 $\frac{3}{4}$ ' N. 81° 23 $\frac{1}{4}$ ' W.

780. St. Domingo (Haïti) S.-Kyst. Aux Cayes. Skær.

(¹Nachrichten für Seefahrer" Nr. 16/1010. Berlin 1914.)

Paa Aux Cayes Red ligger et Koralskær, over hvilket der er et tyndt Lag Sand, 295° (misv. NW. t. W. $\frac{7}{8}$ W.) fra Grande Caye à l'eau og 346° (misv. N. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra W.-Enden af Øen Vache. Mindste Dybde er 5,9 m. c. 18° 11' N. 73° 45' W.

781. St. Lucia. Port Castries. Vigie. Fyr forandres.

(¹Bericht an Zeevarenden" Nr. 84/815. 's-Gravenhage 1914.)

Vigie hvide, faste Fyr paa N.-Siden af Indløbet til Port Castries skal forandres til et hvidt Blinkfyrt. Synsvidde: 20 Sm. c. 14° 02' N. 61° 01' W

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

782. Italien. Tun-Fiskeriet. Afmærkning.

(¹Notice to Mariners" Nr. 579. London 1914.)

Følgende Regler for Afmærkning af Tun-Fiskeriet gælder overalt for Italiens Kyster:

1. a) Det Sted paa Kysten, hvorfra Netteene udgaar, vil blive afmærket med en Mast, der er mindst 10 m høj, og som foroven bærer en Skive, der er 2 m i Diameter, forsynet med hvide og sorte cirkulære Bælter. Om Natten bærer Masten 2 hvide, faste Fyr, der er anbragt med to Meters Mellemrum og har en Synsvidde af mindst 2 Sm.

b) Netteenes venstre Yderende — set fra Land — afmærkes med et flydende Mærke, Tønde, Baad eller lign., som bærer et 5 m højt Spir med 2 sorte Balloner, hvis Afstand fra hinanden er 2 m. Om Natten en grøn Lanterne 2 m over en hvid Lanterne. Synsvidde: Mindst 2 Sm.

786. England. Opmaaling foretages. Advarsel.

(¹Notice to Mariners" Nr. 578. London 1914.)

Fra 17de April 1914 foretages Opmaalinger mellem Bredeparallerne paa 53° N. og 54° N. og mellem Meridianerne paa 2° E. og 3° E. Naar Opmaalingsribene er til Ankers, vil de vise og give Signaler som for Skibe, der arbejder med Telegrafkabler. Forskellige Baaketønder med Flag vil blive anvendt under Opmaalingen; de er ikke belyste om Natten, og man advares mod at beskadige dem.

Det vil blive nærmere bekendtgjort, naar Opmaalingen er fuldført, og Tønderne inddraget.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

787. Frankrig. Cherbourg. Oplysning om Zoner, som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbaade er neddykket.

(¹Avis aux Navigateurs" Nr. 173/994. Paris 1914.)

Naar Signalet for neddykkede Undervandsbaade (et Flag, der er rødt foroven og gult forned) vises fra Ledsgedamperen eller Semalforstationerne, bør Skibe til og fra Cherbourg Havn benytte nedennævnte Zoner, hvor neddykkede Undervandsbaade ikke maa komme. Zonerne begrænses: Mod N (i Passerne) af en Linie 2 Sm N. for og parallel med Dæmningen.

Ved E.-Passet. Af Linien i Retning 194° (misv. SW. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) gennem Fort Le Route og E.-Fortet paa Dæmningen og Linien i Retning 190° (misv. SW. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) gennem W.-Siden af Fortet paa Øen Pelée og E.-Siden af de W.-lige Stenbrud.

Ved W.-Passet. Af Linien i 183° (misv. S. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) gennem E.-Kant af Fort Chavaignac og W.-Kanten af Redoute des Couplets og Meridianen gennem Dæmningens W.-Fort.

Saafernt ovennævnte Zoner skal benyttes til militære Øvelser, vil det internationale Flag D blive hejst under det røde og gule Flag paa Semalforen paa Øen Pelée og paa Central Fortets Udkigsstation. Cherbourg; 49° 39' N. 1° 37' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2396. København 1913.)

788. England. Owers Fyrskib SSE. Vrag.

(¹Notice to Mariners" Nr. 611. London 1914.)

Vraget af Damperen Carbineer er sunket c. 1 $\frac{1}{2}$ Sm SSE. for Owers Fyrskib. 50° 36' N. 0° 39 $\frac{1}{2}$ ' W.

789. England. Portsmouth og Spithead. Tønder flyttet.

(¹Notice to Mariners" Nr. 594. London 1914.)

1. Portsmouth. a) South inner Clarence Pier grønne og hvide vandret stribede Tønde er flyttet c. 40 m W. efter og ligger nu 285 m 289° (misv. NW. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) fra den hvide og sorte Baake paa Southsea Beach. b) Elbow Spit sort og hvid tærned Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse, er flyttet c. 70 m SE. efter og ligger nu 530 m 181° (misv. S. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) fra forannævnte Baake. c) Spit Refuge sort og hvid tærned Klokketønde er flyttet c. 60 m S. efter og ligger nu c. 1515 m 168° (misv. S. $\frac{1}{4}$ W.) fra forannævnte Baake, der ligger paa c. 50° 47' N. 1° 05 $\frac{3}{4}$ ' W.

2. Spithead. West Princessa sorte Spidstønde er flyttet c. 185 m N. efter og ligger nu 2,08 Sm 83° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) fra Obeliskken paa Culver Down. c. 50° 40 $\frac{1}{4}$ ' N. 1° 03' W.

760. England. Isle of Wight. Ryde Roads. Lystønde midlertidig udlagt. (¹Notice to Mariners" Nr. 595. London 1914.)
Ved Fortøjtønderne er der midlertidig udlagt en rød Lystønde, som viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10s, c. 1120 m 11° (misv. NE. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra det grønne Fyr paa N.-Enden af Ryde Pier. c. 50° 45' N. 1° 09 $\frac{1}{4}$ ' W.

- 761. England. Needles. Fyr forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 30. Trinity House, London 1914.)
Needles Fyr viser nu Lys med To-Formørkelser hver 20 s., Lys 14 s., Mørke 2 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. I øvrigt uforandret. 50° 40' N. 1° 35' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/86. København 1914.)
- 762. England. Moreanbe Bugt. Floetwood. Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 586. London 1914.)
 Paa Stangbaaken, som staar c. 75 m N. for Forfyret, er tændt et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er:
 1. hvidt i Pejlinger fra 112° til 187°;
 2. rødt i — 187° — 237°.
 Flammens Højde: 3 m. Slysvidde: 2 Sm for hvidt og 1 Sm for rødt Lys. Fyret skal benyttes som Ledefyr sammen med det nuværende Bagfyr og Forfyr. 53° 55' 49" N. 3° 00' 37" W. (iflg. *enq.* Kort Nr. 2010).

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 763. Frankrig. Lorient. Baaker opført.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 173/995. Paris 1914.)
 Ved *Lorient* er opført 2 Ledebaaker med Trekant paa Toppen, som holdt overet leder til Ankerpladsen paa Roden. Baakelinien er sammentaldende med *Keruel* Ledefyrline, men staar i den modsatte Ende af Ledelinien. Den SW-lige Baake (Forbaaken) staar 1708 m 48,9° (misv. NE. t. E. ¾ E.) fra *Perrière* Fyr. 47° 44' 34" N. 3° 20' 42" W. Den NE-lige Baake (Bagbaaken) staar 665 m 36° (misv. NE. 5/8 E.) fra Forbaaken.
- 764. Frankrig. Gironde. Nord du Platin de Grave. Lystønde forandres.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 173/999. Paris 1914.)
 Om kort Tid forandres *Nord du Platin de Grave* Lystønde Nr. 12 til at vise grønt, fast Lys i Skedet for hvidt, fast Lys. 45° 35' 58" N. 1° 04' 23" W.
- 765. Spanien NW.-Kyst. Arosa Bugt. Los Mosos. Oplysning om Fyr.**
 („Avisos a los Navegantes“ Nr. 13/374. Madrid 1914.)
 Taarnet paa Grunden *Los Mosos* er rødt og sort stribet. Fyret, som vises fra Taarnet, er et hvidt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. Lyset er grønt i Pejlinger fra 314° gennem 0° til 251/2° over *Salvores* Grund og Revet fra *San Vicente* Pynt, i øvrigt hvidt. Flammens Højde: 14 m. Lysevne: 12 Sm for hvidt og 6 1/2 Sm for grønt Lys. 42° 30' 48" N. 8° 55' 42" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1184. København 1912.)
- 766. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Mark Island Passage. Tønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1049. Washington 1914.)
Mark Island Ledge Spiritønde 1 er flyttet og ligger nu paa N.-Siden af Grunden i 7,3 m Vand paa 43° 42' 08" N. 70° 01' 12" W.
- 767. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Upper Clapboard Island Ledge. Tønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1050. Washington 1914.)
Upper Clapboard Island Ledge Tønde 8 er flyttet og ligger nu paa W.-Siden af Grunden i 11 m Vand paa 43° 43' 55" N. 70° 10' 40" W.
- 768. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Gallups Island. Fyr og Taagesignal oprettes.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1052. Washington 1914.)
 Omtrænt den 1ste Maj 1914 tændes paa *Gallups Island* Baake et hvidt, fast Fyr. Taagesignal vil blive givet med Klokke, Et-Slag hver 15 s., 42° 19' 31" N. 70° 55' 59" W.

- 769. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Vrag afmærket.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1098. Washington 1914.)
 Vraget af Damperen *Charlemagne Tower*, jr. er sunket 241/2° (misv. NE. t. N.) fra *Barnegat* Fyr og 83 1/2° (misv. E. 1/4 S.) fra *Cedar Creek* Redningsstation. En vændret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt i 16 m Vand, 60 m E. t. N. for Vraget. Master og Davider er synlig over Vandet. 39° 51' 17" N. 74° 03' 10" W.

770. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Afmærkning forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1059. Washington 1914.)
 Følgende Forandringer ved Afmærkningen er foretaget:
 1. *Joe Flogger Shoal* Stumpstønde 11 E har nu Nr. 11 B.
 2. *Joe Flogger Shoal* Lys- og Klokketønde 11 B er flyttet 1 1/2 Sm SE. t. S. efter og ligger nu i 9 m Vand ved N.-Kanten af *Malon River* Fyrs røde Lysvinkel. 325° (misv. NW. t. N. 5/8 N.) fra *Elbow of Cross Ledge* Fyr og 78 1/2° (misv. E. 1/4 N.) fra *Malon River* Fyr.
 3. *Joe Flogger Shoal* Stumpstønde 11 D er udlagt i 7,3 m Vand c. 180 m SW. t. W. for *Joe Flogger Shoal* Lys- og Klokketønde 11 B's tidligere Plads, 324° (misv. NW. t. N. 1/2 N.) fra *Elbow of Cross Ledge* Fyr og 66 1/2° (misv. E. t. N. 3/8 N.) fra *Malon River* Fyr.
 4. *Cross Ledge* Spidstønde 14 er inddraget.

771. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Schooner Ledge Range. Tønde ombyttet med Lystønde.
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1061. Washington 1914.)
Schooner Ledge Range Spidstønde 28 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Under Isforhold ombyttes Lystønden med en Spidstønde. 39° 46' 50" N. 75° 27' 35" W.

772. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal. Fyr-skih ombyttet.
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1062. Washington 1914.)
Winter Quarter Shoal Fyrskib er midlertidig ombyttet med Reserverfyrskib Nr. 72, der viser hvidt To-Blink hver 20 s., Blink 2 s., Mørke 3 s., Blink 2 s., Mørke 13 s. Taagesignalerne er uforandret. 37° 55' 25" N. 74° 36' 22" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1633. København 1913.)

773. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyr-skih SW. Vrag uskadeliggjort.
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1063. Washington 1914.)
 Vraget af Damperen *Monroe* er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 16 1/2 m. 37° 37' 30" N. 75° 14' 00" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/492. København 1914.)

774. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Chopank Floden. Lys- og Klokketønde udlagt. Tønde inddraget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1064. Washington 1914.)
Cambridge Channel Lys- og Klokketønde 2, som viser rødt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s., er udlagt i c. 11 m Vand ved Indløbet til den gravede Kanal til *Cambridge* Haven. Tønden ligger 64 1/2° (misv. E. t. N. 3/4 N.) fra *Cambridge* Forfyr og 133 1/2° (misv. SE. 3/8 S.) fra *Hambrocks Bar* Fyr. *Outer Cut* Spidstønde 2 er inddraget. *Cambridge*: 38° 34 1/2' N. 76° 04 1/2' W.

775. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Old Fort Hunt Wharf. Fyr tændt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1065. Washington 1914.)
 Paa Yderenden af Resterne af *Old Fort Hunt Wharf* er tændt et hvidt, fast Fyr, 235° (misv. SW. t. W. 3/8 W.) fra Fort *Washington* Fyr og 319° (misv. NW. 7/8 N.) fra Kanten af *Mockey* Pynt. Fort *Washington* Fyr: 38° 42' 44" N. 77° 02' 14" W.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 562. Korea, West Coast. Chemulpo approach—Magnetic disturbance reported. Position. North Watcher light-beacon, lat. 37° 20' N., long. 126° 28½' E. Details. A magnetic disturbance of the compass has been reported in the vicinity of North Watcher beacon; mariners are warned accordingly. Note. A note „Magnetic disturbance reported 1913.“ has been placed near this light-beacon on the undermentioned chart. (Notice No. 562 of 1914, dated 15th April.)

Chart affected. No. 1270, Approaches to Chemulpo anchorage. Publications. China Pilot, Vol. V., 1912, pages 607, 611, 683. Japan Korea, etc., 1904, pages 57, 61.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Kammerherre, Admiral Richelieu genvalgtes som Medlem af Bestyrelsesraadet.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling paa Borsen. Hojesteretssagfører Moldrup dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Gehejmecratsraad Braamsen aflagde Beretningen.

Selskabets Flaade er i 1913 ikke undergaaet nogen Forandring; de 11 Baade har i Aarets Løb udført 93 Rejser (1912: 105), hvoraf 58 i Nord-Østersøfart (1912: 66), 10 i Middelhavsart (1912: 9) og 25 i transatlantisk Fart (1912: 30), desuden har 3 af de mindre Baade været borlfrugtet paa Timecharter i tilsammen 382 Dage. Modens store Havarier ikko er forefalden, har Reparationer efter mindre saadanne samt Eftersyn og Survey krævet 131 Dage (1912: 75); derimod har Baadene i det forløbne Aar været saa heldige gaae til undgaa Tidstab ved Strejker.

Hvad Fragtmarkedet angaar, begyndte 1913 med en udpræget Højkonjunktur, og omend der ret hurtigt begyndte at vise sig visse Tegn paa, at Omslag var under Omsættelse, holdt Forholdene sig, set fra et Rederstandpunkt, fuldt tilfredsstillende over de første to Trediedele af Aaret. Men Efteraaret bragte — i Modsætning til hvad ellers ployer at være Tilfældet — et overordentligt skarpt Fald, saa at Aaret gik ud med Fragttrater, der paa mange Omraader knapt levede Skibene nogen Fortjeneste.

Gennemsnitlig har Aaret 1913 dog saaledes været gunstigt for Rederbedriften, hvilket ogsaa vil fremgaa af Selskabets Regnskab. De 11 Baade har i Aarets Løb opsejlet Kr. 1.233.510,61 (1912: Kr. 1.299.498,52), som efter Fradrag af Administration og Kontorhold: Kr. 52.967,32, Skatter og Konsulatsafgifter: Kr. 38.132,50, Skibsførernes Kaplak: Kr. 37.005,32, Surveys: Kr. 81.632,34 samt vedtægtsmæssig Amortisation af Skibene: Kr. 138.021,65 giver et Overskud af Kr. 885.751,48. Lægges hertil Saldo af erholdte og betalte Renter samt Udbytte for 1913 af Selskabets Værdipapirer: tilsammen Kr. 358.145,79 og Overskudet ved Samarbejde med andre Selskaber: Kr. 435.458,03, fremkommer Aarets samlede Nettofortjeneste: Kr. 1.679.355,30; heraf vil der være at udbetale Kr. 500.000 som 5 pCt. Dividende, medens Restbeløbet efter Fradrag af vedtægtsmæssige Tantiømer afskrives paa Balanceens Tabssaldo med Kr. 1.061.419,77. Med Hensyn til det derefter paa Tabssalden tilbageblivende Beløb, Kr. 938.580,23, skal Bestyrelsen dog udtale, at i Betragtning af, at Fragtmarkedet i den forløbne Del af 1914 har ligget svagt og ikke viser Tegn til synderlig Bedring i den nærmeste Fremtid, vil det ikke kunne forventes, at hele dette Beløb skulde kunne indvindes til Afskrivning i et enkelt Aar jævnsides en rimelig Forrentning af Aktiekapitalen.

Erik Balle vilde spørge, om det ikke havde været naturligere at afskrive en Del paa Kontoen: Aktier i andre Selskaber, i Stedet for at afskrive alt paa Tabssalden.

Formanden erklærede, at reelt var det jo det samme, hvor man afskrev, men det laa dog nærmest at afskrive paa Tabssalden for at faa denne helt bort, saa meget mere, som Værdipapirerne nok svarede til den Værdi, hvortil de var optagen.

Fabrikant Messerschmidt glædede sig over, at Bestyrelsen paa saa udmærket Maade havde forstaaet at konsolidere Selskabet, og det var naturligt at lade Bestyrelsen afgøre, paa hvilke Konti Afskrivningen skulde finde Sted. Tilsyneladende var der nu fuld Dækning for alt, og Selskabet var faktisk genrejst.

Der gaves Decharge for Regnskabet, hvorefter Gehejmecratsraad Braamsen genvalgtes som Medlem af Bestyrelsen, medens Grosserer A. Collstrop valgtes i Stedet for afdøde Lego Kopp.

Dampskibsselskabet Nordsean

har afholdt Generalforsamling. Overretssagfører P. Thomsen, dirigerede.

Kaptajn V. T. Hein aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører:

Driftoverskudet for vort Selskabs 4 Skibe har været Kr. 226.881 Kr. Efter Fradrag af Renter, Handelsomkostninger, Honorar til de Kommitterede, Forretningsforene, Kaplak etc., 86,681 Kr., fremkommer der et Nettooverskud af 140.199 Kr., hvilket Beløb er overført til Gevinst- og Tabkonto.

Resultatet af selve Driften maas siges at være tilfredsstillende, navnlig naar Hensyn tages til den Afslappelse i Markedet og til, at Selskabet i 1912 ogsaa havde Døsk. »Rusland«, indtil denne Damp- per blev solgt i August Maaned.

Det forholdsvis gode Resultat af Driften skyldes iøvrigt, at Rederiet i Forvejen havde sikret sig en Del Laster til gode Frægter.

Et meget stort Beløb er medgaaet til Klassifikationer, idet baade »Kronprins Frederik«, »England« og »Holland« skulde have deres Klasse fornyet. Beløbet, som medgik hertil, og for Tab ved Havarier var, som det vil ses af Regnskabet, Kr. 127.818, hvorved Gevinst- og Tabkontoen kom til at udvise et Deficit af Kr. 564.107, og naar herfra trækkes Nettooverskudet, udviser Gevinst- og Tabkonto fremdeles et Deficit af Kr. 423.907.

Det er naturligvis beklageligt, at denne Konto ikke har kunnet bringes længere ned, men Klassifikationerne var nødvendige.

Efter Beretningens Afslutning udtalte Kaptajn Hein, at der fra Handelsbanken var modtaget en Skrivelse, hvori det hed, at da Selskabets Status ikke gennem de senere Aars Henlæggelser var bleven forbedret saaledes, at Driften kunde fortsættes med Ud- sigt til en virkelig Statusforbedring, vilde man henstille at lade Selskabet likvidere. Under de foreliggende Forhold var det i hvert

Fald ikke Banken muligt at fortsætte Forretningsforbindelsen med Selskabet.

En Aktionær mente, at Banken, der dog havde haft store Indtægter af Selskabet, tog noget haardt fat, og at man burde forsøge en Henvendelse til Banken.

Kaptjan Hein erklærede, at Bestyrelsen selvfølgelig havde gjort, hvad den kunde, men det havde hidtil ikke været muligt at udrette noget. Grosserer Alfred Christensen udtalte, at Meddelelsen kom ham meget overraskende, navnlig fordi man efter et Par gode Aar straks gik strengt frem, fordi Aaret ikke tegnede saa godt. Banken burde gøre sit til, at man ved en lempelig Fremgangsmaade bevarede noget for Aktionærerne.

Efter at Dirigenten havde oplyst, at Sagen vilde komme for paa en ekstraordinær Generalforsamling, gaves Decharge for Regnskabet, hvorefter de Kommitterede genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Ved den i disse Dage afsluttede 1. Eksamen i 1914 var til 1. Afdeling (den alm. Styrmandseksamen) indstillet 14 Elever, hvoraf 12 bestod, til 2. Afdeling (den udvidede Styrmandseksamen) i Navigation 7, som alle bestod, i Soret og Handelsvidenskab 7, hvoraf 6 bestod, i Geografi og Vejrlære 5, som alle bestod, samt i Engelsk 6, der ligeledes bestod. Endvidere var til Sætte- og Fiskeskipperprøven af Skolen indstillet 25 Elever, som alle bestod.

Navigationsskolen har ved denne Eksamen ialt indstillet 49 Elever.

Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er indberettet om følgende Skibe, som i 1913's sidste Kvartal er total forliste, kondemnerede etc.

Dampere: 2 blev forladt paa Soen, 4 brændte, 9 gik tabt ved Kollision, 6 sank, 8 savnes, 46 strandede ialt 75 Dampere. 24 af Dampene hørte hjemme i England og Kolonier, 8 i Norge, 5 i Østrig-Ungarn, 5 i Tyskland, 3 i Danmark, 3 i Sverig, etc. Desuden blev 22 Dampskibe kondemneret eller ophugget af anden Grund. Sejlskibe. 14 blev forladt paa Soen, 6 kondemneredes, 1 brændte, 5 gik tabt ved Kollision, 11 sank, 3 savnedes, 42 strandede, ialt 82 Sejlskibe. 24 Sejlskibe hørte hjemme i U. S. A., 14 i Norge, 11 i Rusland, 10 i Sverig etc., 2 i Danmark. Desuden blev 13 Sejlskibe kondemneret eller ophugget af anden Grund.

Prøven, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 22. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Norge i Ballast grundstødt paa Vresen. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Nyborg.

Niels Juul, svensk Skonnert, kom den 25. ds. paa Rejsen fra Lysekil paa Grund ved Skovne Søndre Rose, men blev af Svitzers bragt flot og ind til Dykkerplads.

Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Dieselmotor Skib. Den 25. ds. afholdtes en vollykket Prøvetur i Sundet med et nyt Dieselmotorskib »Kronprinsessan Margareta«, bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri for Regning Redoriaktieholaget Nordstjornan i Stockholm.

»Kronprinsessan Margareta« er Søsterskib til Dieselmotorskibene »Succia«, »Pedro Christophersen« og »Kronprins Gustav Adolf«, der afleveredes i 1912, 1913 og 1914 og saaledes det fjerde i Rækken af en Flaade paa ialt 6 Skibe, som ovennævnte Selskab har bestilt hos Burmeister & Wain.

Hoveddimensionerne er 362' x 51'3" x 25'6" til Hoveddæk. Bæreevnen er 6.500 Tons. Hestekraften: 2.000 ind. HK. fordelt paa to Hovedmotorer. Alt Dæksmaskineriet som Styreapparat. Spil og Ankerspil m. m. er elektrisk drevet. For et begrænset Antal Passagerer findes otte smukt udstyrede Kamre med Bade- og Toilettrum og en smuk Salon.

I Prøveturen deltog en større indbudt Kreds. Da de fastsatte Prøver var foretaget, overtoges Skibet af Rederiet.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Thauhav 26./4. — Amalienborg ank. Pernau 21./4. — Brattingsborg afg. Burntisland 1./4. — Borglum pass. Algiers 20./4. — Dannebrog ank. Huelva 25./4. — Elsborg ank. Rotterdam 27./4. — Esrom ank. Filadelfia 21./4. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 25./4. — Frederiksborg afg. Anvers 25./4. — Guldborg afg. Swansea 24./4. — Gurre pass. Portland 26./4. — Hammershus ank. Rio de Janeiro 17./4. — Harrildsborg ank. Burntisland 25./4. — Hundborg pass. Ushant 24./4. — Jelling afg. Napoli 23./4. — Jomsborg ank. Rotterdam 4./4. — Jungshoved pass. Dardanellerne 25./4. — Jøgersborg pass. Gibraltar 26./4. — Kallundborg ank. Libau 20./4. — Kalo afg. Danzig 24./4. — Klampenborg ank. Nizza 25./4. — Kronborg afg. Pensacola 26./4. — Lejre ank. San Lorenzo 3./4. — Marselisborg ank. Rotterdam 17./4. — Næsborg ank. St. Petersborg 26./4. — Randelsborg ank. Danzig 24./4. — Silkeborg pass. Algiers 21./4. — Skanderborg ank. Riga 26./4. — Skodsborg ank. Huelva 21./4. — Spigerborg ank. Memel 27./4. — Stogelborg afg. Savona 25./4. — Stjerneborg afg. St. Louis du Rhone 23./4. — Søborg pass. Kjøbenhavn 27./4. — Taaruborg ank. Kiel 25./4. — Ulfborg afg. Newcastle 24./4. — Uranienborg afg. Rufisque 21./4. — Vordingborg afg. Rotterdam 25./4. — Ørkild ank. Marseille 21./4.

Det Østasiatiske Kompagni. Fionia afg. Colombo 25./4. udg. — Annam afg. Göteborg 27./4. udg. — Cathay afg. Shanghai 25./4. udg. — Kina afg. Colombo 18./4. udg. — Tranquebar afg. Antwerpen 26./4. udg. — Samni afg. Rotterdam 23./4. udg. — Transvaal afg. Antwerpen 22./4. udg. — Bintang afg. Paramaribo 23./4. hjemg. — Siam afg. Singapore 16./4. hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 21./4. — Selandia ank. Singapore 26./4. hjemg. — Arabien ank. Vladivostok 22./4. hjemg. — Indien pass. Gibraltar 23./4. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Kjøbenhavn 24./4.

Vesterhavet. Norma, Degn, ank. Libau 26./4. — Ulla, Hansen, afg. Cartagena 25./4. til Ribeira. — Polly, Mathiasen, pass. Brunsbüttel 26./4. for Rouen. — Hebe, Gregersen, ank. Fovey 25./4. — Marie, Nielsen, ank. Newcastle 25./4. — Fylla, Brinch, afg. Kjøbenhavn 28./4. til Norresundby. — Laura, Thøgersen, ank. Valencia 25./4. — Stella, Schiff, pass. l'Quessant 25./4. for Oran. — Karla, Nielsen, afg. Hamburg 23./4. til Nantes. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./4. — Cito, Jepsen, ank. Riga 17./4. — Dagmar, Sørensen, ank. Lissabon 28./4. — Johanne, Mikkelsen, afg. Newcastle 27./4. til Cartagena. — Naucy, Pedersen, afg. Hamburg 27./4. til London. — Nora, Lauritsen, ank. Cartagena 27./4. — Gerda, Iversen, pass. Dunnet Head 27./4. for Preston. — Rigmor, Thomsen, afg. Motril 27./4. til Lissabon. — Nordsøen, Lund, pass. Helsingør 27./4. for Åbo. — Inger, Skou, afg. Portland 27./4. til Hamburg. — Thyra, Jessen, pass. Gibraltar 26./4. for Gandia. — Gerda, Iversen, pass. Skagen 23./4. for Preston.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hull 26./4. — Russ, Petersen, ank. Halifax 17./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Methil 26./4. til Kronstadt. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Blyth 26./4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Halifax 17./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Stettin 2./4. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olson, ank. Hull 21./4. — Holmer Mørch, Christensen, ank. Sydney N. B. 24./4. — Nøwa, Dahl, afg. Tyne 27./1. til Campbellton.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Kjøbenhavn 20./4. — Anna Mærsk ank. Pernau 26./4. — Arnold Mærsk afg. Barcelona 25./4. — Chassie Mærsk ank. Lübeck 28./4. — Eleonora Mærsk ank. Bordeaux 24./4. — Hulda Mærsk pass. Kjøbenhavn 27./4. — Laura Mærsk afg. Newport 22./4. — Lexa Mærsk pass. Kjøbenhavn 27./4. — Peter Mærsk ank. Riga 14./4. — Sally Mærsk ank. Tynen 24./4.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Genua 22./4. — Sara, Jensen, ank. Methil 28./4. — Helene, Sørensen, ank. Vlarrdingen 24./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Helsingborg 25./4. — Valborg, Hansen, ank. Riga 26./4. — Sjælland, Sværre, ank. Lübeck 24./4. — Estrid, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./4. — Agnete, Dam, ank. Mariager 27./4. — Gunnhild, Hansen, ank. Venø 23./4. — Hermia, Farnp, ank. Aarhus 28./4. — Aliee, Jørgensen, ank. Rochefort 25./4.

Heimdal. Holga, Vaaben Hansen, afg. San Felien 25./4. — Martha, Christensen, afg. Cartagena 25./4. — Elna, Rathje, afg. Oran 28./4. — Therese, Pedersen, afg. Sfax 24./4. — Harriet,

Larsen, ank. Tynen 27./4. — Dagny, Therkildsen, afg. Sfax 19./4. — Simone, Møller, afg. Aalborg 25./4. — Jeanne, Olsen, ank. Tayport 28./4. — Vera, Riso, afg. Sfax 22./4. — Daisy, Jørgensen, ank. Norrköping 26./4. — Annine, Ieth, ank. Tynen 18./4. — Kamma, Löffler, afg. Arzew 25./4. — Betty, Lagesen, ank. Sunderland 10./4.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Neapel 21./4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Blyth 27./4. — Svend, Schmidt, ank. Nykjøbing F. 24./4. — Urania, Clausen, afg. Oran 21./4.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Ghent 27./4. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i København. — Holland, Poulsen, afg. Immiingham 28./4. — England, Bennetsen, afg. København 28./4.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 29./4. — Europa, Friis, afg. Zeobrügge 23./4. — Frankrig, Nielsen, ank. New York 4./4.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Hamburg 24./4. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Nørresundby 25./4. — Nordpol, Nielsen, ank. Genua 25./4. — Fanny, Nielsen, ank. Marseille 24./4.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Newcastle on Tyne 25./4. — Alf, Hansen, afg. Graugemouth 29./4.

Orion. Fludt, Hansen, afg. Leith 28./4. til Hamburg. — Fyen, Nielsen, pass. København 28./4. for Riga.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Antilla 27./4.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Hamburg 23./4. — Gulfaxe, Faber, ank. Wismar 24./4. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Antwerpen 19./4. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 25./4.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Sevilla 24./4. til Rottordam. — London, Larsen, ank. Dunston 27./4. — Paris, Andersen, ank. Kotka 26./4. — Bryssel, Kaas, afg. Graugemouth 28./4. til Aarhus.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Trinidad 13./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Bona 27./4. til Hamburg. — Roma, v. Thun, ank. Antwerpen 27./4.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Ardrossan 21./4. for Reykjavik. — Nelly, Clausen, ank. København 6./4. — Alexy, Sørensen, afg. Almeria 27./4. til Cadiz. — Dagny, Clausen, ank. til Hamburg 28./4. — Mary, Duhu, ank. til Cherbourg 27./4.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn, A.S. Frøja ank. Fremington 23./4.

Thuro. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Reykjavik 23./4. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Söderhamn 26./4. — P. Bom, Jørgensen, ank. Wiborg 27./4.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Graugemouth 20./4. — Energi, Jensen, ank. Kolding 24./4. — Emanuel, Svane, ank. Swansea 25./4.

Sejlskibe.

Svendborg. Venus, Hansen, ank. Southampton 21./4. — Standard, Rasmussen, ank. Sundsvall 22./4. — Kamma, Fisker, ank. Mariager 23./4. — Carl, Clemmensen, ank. Kalundborg 22./4. — Skjold, Larsen, ank. Sundsvall 22./4. — Noah, Jørgensen, ank. Poulquin 23./4. — Erik, Hansen, ank. Aalborg 23./4. — Røtha, Jensen, ank. Par 23./4. — Fanny, Hansen, ank. Clearstown 24./4. — Marie, Hansen, ank. Mandal 24./4. — Danmark, Husfeldt, ank. Nakskov 23./4. — Apollo, Nielsen, ank. Poole 23./4. — Cutharine, Hansen, ank. Stettin 24./4. — Newsky, Nielsen, ank. Stettin 24./4. — Althea, Petersen, ank. Granville 24./4. — Garibaldi, Jørgensen, ank. London 25./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 24./4. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Sølvesborg 24./4. — Concordia, Møller, ank. Gelle 25./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Sundsvall 25./4. — Rosning, Larsen, ank. Treport 25./4. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Rhyt 24./4. — Activ, Mouritzen, ank. Newcastle 25./4. — Furtuna, Jørgensen, ank. Bridgeness 24./4. — Otto, Klug, ank. Riga 25./4. — Yrsa, Sørensen, ank. Örnsköldsvik 25./4. — Valborg, Rasmussen, ank. Borgaa 26./4. — Neptunus, Nielsen, ank. Libau 26./4. — Hans Emil, Skov, ank. Kotka 25./4. — Ludvig, Jørgensen, ank. Hernösand 27./4. — Britta, Jensen, ank. Slite 27./4. — Fylla, Hansen, ank. Brest 25./4. — Flora, Sørensen, ank. Sundsvall 26./4. — Helge, Nielsen, ank. Langore 26./4. — Criterion, Nielsen, ank. Wiborg 27./4. — Mine, Jørgensen, ank. Höganäs 27./4. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Malmö 27./4.

Æro. Hans, Knudsen, er 5./4. prajet paa 15° N. Br., 23° V. Lgd. — Nauta, Størke, ank. Halmstad 19./4. — Tvørori, Friis, ank. Trangisvaag 15./4. — Gloria, Kromann, ank. Bandholm 19./4. — Kodan, Hansen, er afg. Ferrol til Port Talbot. — Kirstine, Rasmussen, ank. Pelixtown 19./4. — Eliezer, Nielsen, ank. Dungeness 20./4. — Vega, Petersen, ank. København 20./4. — Bien, Petersen, ank. Travemünde 20./4. — Skirner, Rasmussen, ank. Fowey 20./4. — Svip, Jensen, ank. Horsens 19./4.

— Ofelia, Clausen, ank. Cadix 19./4. — Kiana, Christensen, ank. Dysart 18./4. — Albertine, Madsen, ank. Kjøge 18./4. — Acacia, Jeusen, ank. Malmö 18./4. — Adele, Weber, ank. Travemünde 18./4. — Arken, Andersen, ank. Odense 18./4. — Inverurie, Friis, ank. Lysekil 19./4. — Kirstine, Rasmussen, ank. Harwich 19./4. — Ellen, Nielsen, ank. Havnefjord 20./4. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadiz 20./4. — Herkules, Bager, ank. Göteborg 20./4. — J. Kofod, Andersen, ank. Aalborg 21./4. — Neptun, Skals, ank. Kjøge 21./4. — Maagen, Mortensen, er 14./4. prajet paa 48° N. Br., 8° V. Lgd. — Solon, Eriksen, ank. København 20./4. — Anna, Albertsen, afg. København 21./4. — Fabricius, Hansen, afg. Cadix 21./4. til New Foundland. — Vigilant, Jacobsen, ank. Maringer 22./4. — Anne, Hansen, ank. Aalborg 21./4. — Fuglen er 11./4. prajet paa 54° N. Br., 4° Ø. Lgd. — Mester, Petersen, ank. Aarhus 22./4. — Harris, Harris, ank. Kragerø 23./4. — Claudia, Aaherg, er afg. Carril til Laguna de Terminos. — Laura, Jensen, afg. København 22./4. til Island. — Apollo, Albertsen, ank. Korsør 23./4. — Mette, Christensen, ank. Halmstad 23./4. — Willi, Knudsen, ank. Leith 22./4. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Ronneby Red 22./4. — Albertina, Kromann, ank. Centa 22./4. — Marie, Ostermann, ank. Rome 23./4. — Maren, Albertsen, ank. Kjøbenhavns Red 22./4. p. R. t. Sølvesborg. — Act'v, Albertsen, ank. Kenetri 23./4. — Ceres, Bager, ank. Helsingborg 23./4. — Alta, Albertsen, ank. Pillau 23./4. — Signe, Hansen, ank. Kolberg 24./4. — Mathilde, Hansen, ank. Nekso 24./4. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Kolberg 24./4. — Marstal, Hansen, ank. Aalborg 23./4. — Poseidon, Rasmussen, ank. Kristiansund 24./4. — Christian, Eschen, ank. København 24./4. — Laura, Jensen, ank. Ronneby 24./4. — Alf, Hansen, ank. Masned Sund 24./4. — Arken, Andersen, ank. Mariager 24./4. — Emilie, Hansen, ank. Nykjøbing F. 24./4. — Ariel, Christensen, ank. Tvedestrand 25./4. — Freya, Nielsen, ank. Skelskør 25./4. — Emanuel, Kock, ank. Horsens 25./4. — Familiens Minde, Espensen, afg. København 23./4. til Æroskjøbing. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 25./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. April 1914. — Det asiatiske Kompagni. (Sluttet.) — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skihsefterretninger. — Kjøbenhavns Borskurs.

Aktieselskabet Dansk Søfartstidende

udbetaler intet Udbylte for Aaret 1913.

Kjøbenhavn, April 1914.

Bestyrelsen.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekondrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsetning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faae hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

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

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

„DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIGE

I Overensstemmelse med Lovens § 9 bekendtgøres herved Uddra:

Kjøbenhavn

Aage Bramsen.

Peter Brown.

Aage Bruhn.

Martin Carl.

C. W. Clausen.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1913

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Indbetalt Grundpræmie.....			114,648	00	Udbetalte Erstatninger.....			55,527	00
Indvundne Renter.....			5,549	78	Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer.....			2,570	02
Reserve for uafgjorte Skader 1912			37,015	97	Administrationsudgifter.....			13,039	42
					Honorar til Revisorerne.....			1,100	00
Medlemmernes Konto.					Genforsikrings-Præmie.....			1,875	08
Belastet Ekstrapræmie 1913...			50	24	Kursdifference paa Obligations- beholdning pr. ³¹ / ₁₂ 1913....			2,002	50
					Henlagt til uafgjorte Skader for 1913.....			45,419	37
					Henlagt til Reservefondet 10 % af Grundpræmien.....			11,464	80
					Medlemmernes Konto.				
					Godskrevet Ristorno 1913.....			24,265	79
			157,263	99				157,263	99

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
AKTIVER.					PASSIVER.				
Indestaaende i Privatbanken...	75,123	49			Reserve for uafgjorte Skader for 1913.....			45,419	37
Kassebeholdning. Kontant.....	480	50			Reservefonden.....			60,719	07
Beholdning af Obligationer:			75,603	99	Diverse Kreditorer.				
Kr. 25,000 4 % Københavns Kreditforening 2. Serie à 93.....	23,250	00			Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1913.....			24,265	79
Kr. 35,000 4 % Jydske Land- kreditforening 5. Serie à 90.....	31,500	00							
Ialt Kr. 60,000 00			54,750	00					
Diverse Debitorer.									
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1913.....			50	24					
			130,404	23				130,404	23

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1914.

Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jørgen.

Undertegnede Revisorer, der har fulgt Bogføringen Aaret igennem, atlesterer Rigtigheden af nærværende Regnskab. Særlig bekræfter vi Rigtigheden af de i Balancen opførte Beholdninger.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1914.

V. Bindlev.

J. L. Schouboe.

FORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK.

Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1913.

den 20. Marts 1914.

A. M. Knudsen.

R. W. Rasmussen.

Chr. Sass.

N. K. Strøyberg.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1913.

INDTÆGTER.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	UDGIFTER.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Udbetalt Grundpræmie				40,070	00	Udbetalte Erstatninger				50,135	50
Statens Tilskud				28,441	87	Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer				1,196	43
Udvundne Renter				2,130	20	Administrationsudgifter				9,016	52
Reserve for uafgjorte Skader 1912				32,250	19	Honorar til Revisorerne				800	00
Medlemmernes Konto.						Henlagt til uafgjorte Skader for 1913				31,703	19
Belastet Ekstrapræmie 1913 ...				429	50	Medlemmernes Konto.					
						Godskrevet Ristorno 1913				10,470	12
				103,321	76					103,321	76

BALANCE-KONTO.

AKTIVER.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	PASSIVER.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Indestaaende i Privatbanken ..		27,273	07			Reserve for uafgjorte Skader for 1913				31,703	19
Kassebeholdning. Kontant		203	33			Diverse Kreditorer.					
Filgodehavende hos Statskassen:						Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1912	14,400	70			
Statens Tilskud for 1913		28,441	87	55,918	27	- " 1913	10,470	12		24,870	82
Diverse Debitorer.											
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1912		226	24								
- " 1913		429	50	655	74						
				56,574	01					56,574	01

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1914.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jøger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 13. Marts 1914.

V. Rindslev.

H. A. Grube.

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.

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 A/S
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: **Kristiansgade 12.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124, 1024 & 10124**

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: **Copensure** Telefon-Nr. **42**

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: **„Fourthcomp.“** Telefoner: **Central 256 og 10756.**

LANDMANDSBANKEN
udsteder Økssler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.
N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesterengade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrelkvistter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
JOMSBORG
AARHUS, vls A vls Rullebroen.
All Kød og Delikatessevarer ill
Skibspoolantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Damper
ønskes til Leje af en Forening i Pinsedagene. Bill., mrkt. „3494“, modtager **Waldemar Jacobsens** Annonce-Ekspedition, Kronprinsensgade 4.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. All udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Telefon 6430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frølgte“
Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.
C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

P. Augustinus
Blikkenslager & Kobbersmed.
Tlf. 1900 **Odense.** Tlf. 1960
Alt Skibsarbejde udføres.
Leverandør ill. D. F. D. S. med flere.

Dansk Clerk,
godt indført ved danske Kap-tajner, og Redere, søges af tvsk Skihshandler. — Off. u. H. E. 217 an
Rudolf Mosse,
Berlin SW.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mønsted & Co
OMA
Plante Margarine

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. April 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		106	106 1/4
Danmark		87 1/2	89
Norden		88	89
Gorm			
Carl		88 3/4	90
Dannebrog	104	103 1/4	103 1/4
Skjold		71 1/2	72 1/2
Urania	16 1/4	15	16 3/4
Neptun		94 1/2	95
Dampsk. af 1896	96 1/2	96 1/2	96 1/2
Heimdal	106 3/4	106 1/2	107
Østasiatiske	130 3/4	130 3/4	131
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm		97 1/4	98 1/2
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	65 — 1/4	65	65 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats		83	85
3 1/2% Husejer Kreditk.		82 1/2	83 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		88 1/2	90 1/2
4% — — 2. Serie		92 1/4	94 1/4
4% — — 1.		94 1/2	96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.	87 1/4	88 3/4
4% — — 7.		90 1/2	92 1/2
3 1/2% Landkreditk.	3.	90 1/2	94 1/4
4% Østift. Kreditf.	9.	90 1/4	91

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149	148 3/4	149
Privatbank		104	104 1/2
Landmandsbank		133 3/4	134 1/2
Handelsbank		139	139 1/2
Kbhvns Laane- og Diskontobank	92 — 91 1/4	91 3/4	92 1/4
Burm. & Wain	86 1/4	86 1/2	87
Helsingørs Jærnsak			
Sukkerfabr.	227 1/2 — 1/4	227 1/2	227 3/4
Bryggeri Aktier	246 1/2	246 1/2	246 3/4

Vekselkurser d. 29. April 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.23	18.19
Paris	72.50	
Amsterdam	150.75	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 28 April 1914

Russiske Noter	214.95
4% Russiske Consols	86.10
3 1/2% Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	80.20
5% Rumænske Stats	100.20
4% — 1890	93.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
„Forenede Dampsk.“ 164,000, „Danmark“ 100,000, „Norden“ 56,000, „Carl“ 48,000, „Dannebrog“ 96,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 4,000, „Dampskib. af 1896“ 92,000, „Heimdal“ 80,000, „Gorm“ 28,000, „Neptun“ 32,000, „Dansk-russisk“ 200,000, „Østasiatisk“ 152,000.
Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

nr. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lavia.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland).

Skibsmægler & Stevedør. Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmat paa alla lastningsplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harna, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reell behandling och fern expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampkibe etc. — Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Bentlin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare, Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

Carl v. d. Hude Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf. (Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

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.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

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.

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staalounge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Frederikshavns Værft og Flydedok N/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

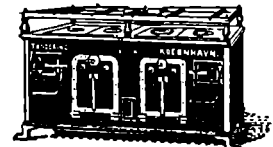
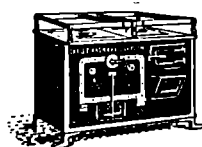
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLBLADSGADE 27. TEF 1630.

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. }
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„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 BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutldens 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.

ABONNEMENTSPRISER.

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.

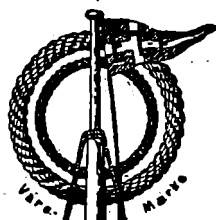
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Forste Side pr. Pétitlinie à 45mm Brede	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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

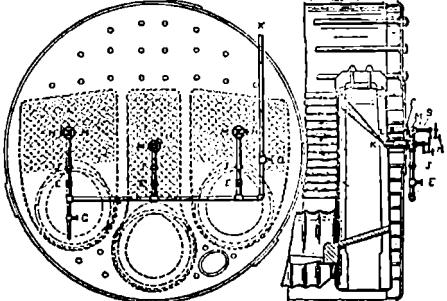
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Maj 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Pluder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Høkkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Mnutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttøvrkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER: 1403 — 1405
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 3853 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



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.

<p>Adr.: Toldbodvej 17, Noz. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p> 	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--

**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.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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“.

**TUX-RAAOLIE-
MARINE-
MOTORER**

**MOTORSPIL
MOTOR-
DYNAMOER** **HAM**
etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1912 & 1913 **GULDMEDAILLE** 1912 & 1913
TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

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 Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

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

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller in. 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 Rbuehronce 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.

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.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnerter

Staal, bygget 1912—13. Klasse 100 A 1. — Lastevne 300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. — Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Heden eller Havnen.

Telegramdr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

RATIN



Ukadellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7282.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Forledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

I Fællesrepræsentationens Møde d. 2. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Modificering af Panamakanal-Lovens Bestemmelser om, at alt Materiale til Bygning eller Reparation af Skibe, bygget i De Forenede Stater og til deres Udstyr eller Forsyning, indføres toldfrit i Amerika. — Skrivelsen toges til Efterretning.

2. Skrivelse fra Samme med Forespørgsel om, hvorvidt Anholdelse af Forbrydere om Bord paa Skibe efter Anmodning til Kaptajnerne ved traadløs Telegrafering er sædvanlig i de danske Myndigheders Praksis, og hvorledes Rederierne stiller sig dertil. 1. Behandling.

3. Skrivelse fra Samme med Beretning fra Ministeriets Tilsynsforende med Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi i Svendborg angaaende Anstaltens Virksomhed fra 1. December 1912 til 31. Marts 1914. — Skrivelsen toges til Efterretning.

4. Skrivelse fra Samme angaaende en svensk Kommissionsbetænkning vedrørende de svenske Dampskibsforbindelser med England. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme med et af den portugisiske Regering forelagt Lovforslag sigtende til at ophjælpe den portugisiske Skibsfart paa Brasilien. — Skrivelsen toges til Efterretning.

6. Skrivelse fra Udenrigsministeriet om Indkaldelse af Ansøgninger til Stillingen som Handelsattaché i Tyrkiet og Balkanstaterne.

7. Skrivelse fra Handelsministeriet om, at Bestemmelser om at Varer, der indføres til Tyrkiet, skal være ledsaget af Oprindelsescertifikater, er ophævet fra og med den 16. Marts d. A.

Kjøbenhavn, den 7. Maj 1914.

Danske Skibes Fragtfortjeneste i 1913. I Henhold til Lov af 29. Marts 1904 skal danske Rederier aarlig afgive Indberetninger om Farten paa Udlandet med Skibe paa 20 Reg.-Tons (Brutto) og derover. En foreløbig Opgørelse for 1913 paa Grundlag af de indkomne Beretninger, suppleret med et Skøn for de Rederiers Vedkommende, fra hvilke Beretning endnu ikke forelaa, giver — sammenlignet med Opgivelserne for de foregaaende tre Aar — følgende Beløb for, hvad der er opsejlet, dels som almindelig Bruttofragt, dels i Timecharter.

	Alm. Bruttofragt Mill. Kr.	Maanedsfragt Mill. Kr.
1910	78,0	2,2
1911	85,0	3,4
1912	99,5	5,5
1913	c. 103,0	8,6

I 1912 og 1913 har den i udenrigsk Fart opsejlede Fragt været langt større end i noget tidligere Aar: fra 1911 til 1912 var der — naar Maanedsfragt efter et Skøn omsættes til almindelig Bruttofragt — en Opgang paa 18 Æ 19 Mill. Kr., det er paa over 20 pCt.. I 1913 er der yderligere en Tilvækst paa 3½ Mill. Kr. i Bruttofragt og 3 Mill. Kr. i Maanedsfragt. Saa vidt vides, er den danske Dampskibstonnage blevet noget forøget i Løbet af 1913, dog næppe fuldt saa meget, at det svarer til Stigningen i Fragtbeløbene. I sidstnævnte Fald skulde der allsaa nærmest have været Opgang i Fragtfortjenesten, og saa gennemsnitlig set, til Trods for, at der inden Aarets Udlob var indtraadt Nedgang i Raterne for Skibe, der ikke forud havde sikret sig Fragt. (Stat. Efterretn.)

Sejladsen gennem Dardanellerne. Den tyrkiske Marinebestyrelse har fastsat følgende Bestemmelser for Sejladsen gennem Dardanellerne: 1) Sejllobet fra Tscanak—Kaleh til Hawuslar udvides til 1,200 Meters Bredde og kan om Dagen passeres af Skibe i begge Retninger, idet de overvaages af Lodsbaade, uden dog at være forpligtet til at stoppe ved Ind- og Udfarten af Strædet for at afvente nærmere Anvisninger for Farten. 2) Skibe, som gaar ind i Strædet fra Middelhavet, skal tage Kurs langs med Strædets europæiske Side, hvorimod Skibe, som kommer fra Marmorhavet, ved Gennemfarten af Strædet skal sætte Kurs ud efter Bojelinien, saaledes at deres Flag bliver vendt imod Kanalens Midte. 3) Da Arbejdet med Sejllobets Uddybning fortsættes, maa Skibene indtil videre nøje iagttage ovennævnte Forskrifter ved enhver Manøvre.

(Osmanischer Lloyd.)

Passagen gennem Rigabroen i St. Petersborg. Den norske Generalkonsul i St. Petersborg har indberettet følgende:

Over den Kanal, der forer ind til St. Petersborg Sildekaj og Kalinkin Bryggeri, har man i Vinterens Løb bygget en ny Bro, Rigabroen, der nu snart vil være færdig. Broen bestaar af to Flakdele, der ved Hjælp af elektrisk Kraft svinges opad til c. 60°, naar Skibe skal passere. Oventil er Afstanden mellem de opsvingede Brodele 14 Fod og nede mellem Bropillerne 18 Fod. Da Broen endnu ikke er færdig, og man saaledes ikke kan vide om alt vil funktionere tilfredsstillende — Passagen er i og for sig vanskelig og Vandstanden temmelig foranderlig — finder man det rigtigst at henlede Opmærksomheden paa Sagen, for at Rederierne ved Slutning af Skibe til St. Petersborg Sildekaj eller Kalinkin Bryggeri kan tage Forbehold i Certepartiet med Hensyn til Passagen gennem Broen.

Thyboron Kanal. Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Uddybning og Sikring af Thyboron Kanal m. v. har den 29. f. M. med Johnsen som Formand og Ordfører afgivet Betænkning. Udvalget indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse, idet man erkender, at de Fordele, der ved disse Foranstaltninger vil kunne opnaas for Landbrug, Handel, Skibsfart og Fiskeri i den overvejende Del af Limfjords-Oplandet, er saa betydelige, at det vil være forsvarligt, at der af Statskassen anvendes de foreslaaede Beløb.

Skønt den i Folketingsudvalgets Betænkning over Lovforslaget omtalte Nedsættelse af en Kommission angaaende Vestkysthavnesagen ikke i og for sig vedkommer det foreliggende Lovforslag, finder Udvalget dog Anledning til at udtale, at det Resultat, denne Kommission maatte komme til, selvfølgelig ikke i nogen Maade vil kunne præjudicere Rigsdagens, lige saa lidt som Regeringens Stilling til nævnte Sag.

Det kaspiske Havs Overflade, som ligger 27 Meter under Havets Overflade, har siden Juni Maaned 1910 været stadig synkende, saaledes at det nu begynder at blive generende for Sejladsen.

Professor Shokalski, som har faaet det Hver overdraget af den russiske Regering, at undersøge Grundene hertil, paastaar, at den Vandmængde, som tilføres Havet fra de Floder, som falder ud deri — især fra Volga — er betydelig mindre end tidligere. Det er derfor muligt at Tilførslen af Flodvand ikke er tilstrækkelig til at opveje Fordampningen.

Antallet af russiske Skibe som i Løbet af 1913 har besøgt persiske Havne ved det kaspiske Hav, har været 2.710 imod 2.533 og 2.755 i de to foregaaende Aar. Der har været en Forøgelse af 146 og 77 i det Antal, som har

anløbet Bender Gez og Meshedisar, hvad der viser disse Havnes voksende Betydning, hvorimod der har været vedvarende Nedgang i det Antal, der anløb Enzeli.

Panamakanalen. Panama, 30. April. Oberst Goethals har besluttet at aabne Skibsfarten gennem Panamakanalen den 10. Maj, da Tehuantepec-Jernbanen til Meksico, hvorfra talrige Afskibninger finder Sted, er afbrudt.

— Washington, 30. April. Det af Repræsentanternes Hus vedtagne Lovforslag om Ophævelse af amerikanske Skibes Afgiftsfrihed i Panamakanalen er blevet tilstillet Senatet med en Tilføjelse, hvori udtales, at de Forenede Stater ikke derved giver Afkald paa nogen som helst Suverænitetsret over Kanalen.

(Ritz. Bur.)

Det finske Lodsvæsen. Direktøren for det finske Lodsvæsen har, i Følge »Shipp. Gaz.«, afgivet Beretning til det russiske Ministerium for det forløbne Aar. I Henhold til denne er der hændet 24 Soulykker paa den finske Kyst, som Lodserne er uden Skyld i, hvorimod der i 70 Tilfælde af Havarier og Strandinger blev paavist direkte eller indirekte Skyld hos Lodsen. Beretningen godtgør endvidere, at de russiske Lodser mangler tilstrækkeligt Kendskab til Sejllobene, at de ikke kender syndeligt til Sejlskibe, og endelig at deres Disciplin og Ædruelighed lader meget tilbage at ønske. Beretningen afgiver saaledes en officiel Bekræftelse paa de Klager, som er fremkommet angaaende Tjenesten, siden de dygtige finske Lodser blev erstattet af russiske.

Ruslands Handelsskibsfart. St. Petersburg, 29. April. Ministerraadet har bemyndiget Handelsministeren til at fremsætte Lovforslag i Rigsdumaen om en regelmæssig Dampskibsforbindelse under russisk Flag mellem Havnene i det evropæiske Rusland og Mundingen af Ob og Jenissei.

(Ritz. Bur.)

Nordisk Skibsrederforenings Agent i St. Malo meddeler Foreningen: Midlertidig Spærring af Dokken (basin à flot) i Saint-Brieux (Le Légué). Jeg er netop nu blevet underrettet om, at denne Dok vil blive spærret fra den 28. April til den 19. Maj. Den bliver igen spærret fra den 1ste Juli, men endnu vides det ikke, hvorlænge dette vil vare.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 1. Maj: betydelig spredt Is 90 Kilometer Nordnordvest for Sigluffjord. Stærk Drift.

Langanes-Ruten spærret den 1. Maj. Østlig Storm.

Den 5. Maj. Drivis ved Maaneøerne, fast ved Melrakkeslette. Passagen spærret, Drivis ses ogsaa ved Vopnafjord.

Navigationdirektøren meddeler: Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 44 (afvist 4); 2den Afdeling i Navigation 34, Geografi og Vejrlære 23 (afvist 4). Engelsk 22, Søret og Handelsvidenskab 29 (afvist 2).

Dødsfald. Fhv. Justitssekretær ved So- og Handelsretten Andreas Greensteen er den 4. ds. død. 79 Aar gammel. Den Afdøde var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

Literatur.

Almindelig Handelsvidenskab til Brug for Navigationsskolerne af Vilh. Arntzen foreligger nu i 5te Udgave ved B. S. Friis. Den ny Udgave af Bogen slutter sig i det væsentlige til tidligere Udgaver, idet det dog bemærkes, at Stoffet i den ny Udgave er ordnet paa en noget afvigende Maade; de forskellige sammenhørende og hverandre supplerende Afsnit er nemlig bragt i nærmere Forbindelse, hvorved er opnaaet, at Overskueligheden over Stoffet er blevet lettere.

Endvidere adskiller den ny Udgave sig fra tidligere deri, at der, grundet paa den i det mellemliggende Tidsrum foregaaede Udvikling, paa adskillige Punkter er foretaget Ændringer og Tilføjelser.

Arntzens Handelsvidenskab har altid været anset som en til sin Hensigt udmærket svarende Bog, der paa en klar og anskuelig Maade førte de unge Navigationselever ind i det noget uden for deres Forestillingskreds liggende Fag, og det er os derfor en Glæde at kunne anbefale den ny Udgave, der tilmed maa betragtes som en Forbedring af tidligere, paa det varmeste, ikke alene for dem, den i første Række er beregnet for, men ogsaa for dem, der ønsker en kort, klar Fremstilling af Nationaløkonomiens Læresætninger samt Vekselretten.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordligste Del af Havet fra Lapland til Labrador er højest i Maj. Det høje Tryk over »Hestebredderne« er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppigt et andet over Grønland, med hvilket det ikke sjældent er forbundet eller endog sammensmeltet, og som Følge deraf udmærker Maj sig gennemgaaende ved overvejende roligt Vejr og ved hyppig Taage over de Dele af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst). Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved flere nordlige Vinde (NØ.—NV.) og lavere Lufttemperatur.

Den nordlige Grænse for NØ. Passaten ligger kun i den vestlige Del noget nordligere end i April; den sydlige Grænse er derimod meget rigelig to Breddegrader Nord paa, medens SØ. Passaten samtidig er rykket ligesaa meget over Ækvator imod Nord. Mellem 30°—20° V. Lgd. finder man derfor hyppigst Vindstille mellem 6°—3° N. Br.

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. Br. 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. Br. er Vejrliget næsten fri for Storme.

Taagen er taget betydeligt 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 Taagetimer om Maaneden, d. v. s. indtil over 30 pCt.

(Fortælltes efter »Efterr. for Søfar.«)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 593. Philippine Islands—Mindoro Island. Mangarin bay—Existence of a shoal; decreased depths. Shoal: Position. At a distance of 5½ cables, 196° (S. 15° W. Mag.), from east extremity of Point Mangarin. Lat. 12° 19' 22" N., long. 121° 03' 57" E., on chart No. 971. Depth. 3¼ fathoms, sand. Depths: Details. Soundings recently taken along the three-fathom contour line show a gradual shoaling and extension to the westward, especially at a point opposite the outer 1½-fathom patch. A note to the above effect has been placed on chart No. 971. Variation. 1° E. (Notice No. 593 of 1914, dated 21st April.)

Charts affected. No. 971, Semirara, Ilin and Ambolon islands, &c. No. 2577, Philippine islands between St. Bernardino and Mindoro straits. Publication. Eastern Archipelago, Part I., 1911, pages 40, 41.

No. 601. Japan—Nipon, North-West Coast. Tateishi zaki—Alteration in characteristics of light. Position. At entrance to Tsuruga bay. Lat. 35° 45¼' N., long. 136° 00¼' E. Abridged description of new light. Lt. Occ., ev. 5 sec., 397 ft., vis. 24 m. Details. The fixed white light has been altered to a light having the undermentioned characteristics: Character. An occulting white light every five seconds, showing thus:

eclipse,
2 secs.

Light,
3 secs.

Elevation. Unaltered. Visibility. 24 miles. Power. 2,000 candles. (Notice No. 601 of 1914, dated 23rd April.)

Charts affected. No. 2133, Plan of Tsuruga bay. No. 2174, Amaruho zaki to Ando zaki. No. 1495, Aburatani bay to Ando zaki. No. 2347, Nipon, Kinsiu, and Shikoku, etc. No. 2459, Northwest Pacific ocean. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 2156. Japan, Korea, etc., 1904, page 651. Japan Pilot (in press), page 624.

No. 607. Malacca Strait—Penang Harbour. Bagan Jermal—Beacon lights to be altered in colour. Date of Alteration. 15th May 1914. Position. (a) On the line of Telephone cable, and close eastward of harbour mark on Bagan Jermal. (b) On the line of Telephone cable and at a distance of 3 cables westward from (a). Bagan Jermal, lat. 5° 25' N., long. 100° 22¾' E. Details. The colour of the fixed lights exhibited on these beacons will be altered from white to red. Remarks. The other details of the lights will remain unaltered. Note. No further Notice will be given. (Notice No. 607 of 1914, dated 23rd April.)

Charts affected. No. 3732, Penang harbour. No. 1366, Penang harbour and approaches. No. 793, Butang group to Pulo Berhala. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 740 (Remarks). China Sea Directory, Vol. 1., 1906, page 170.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhøed, Sorte Hav og Asien og A-østøst Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaae ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erhøldes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for April 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erhøldes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

796. Danmark. Gjedser-Rev. Fyrskib forsynes med Radiotelegraf-Apparat. *Gjedser-Rev* Fyrskib vil i Løbet af 1914 blive forsynet med en 6 m høj Stang over Ballonen til et Fangnet til Radiotelegraffering og en lille Fokkemast foran Fyrmasten. Radiotelegrafferingen bliver udelukkende beregnet paa at afgive Melding om Søulykker. 54° 27' (54") N. 12° 09' (42"). (Kort Nr. 157, 160, 235, 240 og 256. Danske Lods Side 50 og 420. Fyr-Port. Side 22 og Nr. 382.)

797. Sverrig. Åhus. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/433. Stockholm 1914.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen:

1) En rød Vager med en nedadvendt Kost er udlagt paa 55° 54' 40" N. 14° 24' 35" E. Vest for en 4 m Grund. 2) En Stage med Kryds er udsat paa 55° 54' 27" N. 14° 21' 05" E. paa en 3 m Grund i det W.-lige Indløb til Åhus. 3) En Stage er udsat paa 55° 55' 00" N. 14° 20' 47" E. 4) En Stage er udsat paa 55° 55' 19" N. 14° 20' 35" E. (Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/4. København 1914.)

798. Sverrig. Smålandskusten. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/431. Stockholm 1914.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen:

1) En sort Vager med hvidt Bælte og Ballon er udlagt paa 58° 00' 29" N. 16° 55' 01" E. Nordost for Grunden *Skallen*. E. for *Vieskär*. 2) En Stage med Kost er udsat paa 57° 53' 06" N. 16° 38' 20" E. ved *Mjuddalen* Landgrund, E. for *Hullö*. 3) En Stage

med Kost er udsat paa 57° 50' 19" N. 16° 47' 42" E., Syd for 3,6 m Grunden i *Rågå Djupet*.
 4) Stagen paa 57° 50' 12" N. 16° 48' 50" E. ved *Hartbøddan* i *Knøl Djupet* er inddraget.
 5) En Stage med Kost er udsat paa 57° 50' 07" N. 16° 48' 44" E. Syd for 5,6 m Grunden i *Knøl Djupet*.
 6) Den røde Vager med Ballon og opadvendt Kost ved *Bredgrund* har faaet en nedadvendt Kost over Ballonen og er flyttet fra 57° 49' 30" N. 16° 50' 42" E. til 57° 49' 33" N. 16° 50' 44" E. 7) En Stage med Kost er udsat paa 57° 47' 50" N. 16° 49' 13" E. Vest for 4 m Grunden i *Knøl Djupet*.
 8) Stagen med Kost paa 57° 44' 04" N. 16° 46' 32" E. ved *Södra Pernullsödden* N. for *Idö* er inddraget. 9) Den sorte Vager med Ballon ved sidstnevnte Grund er flyttet til 57° 44' 05" N. 16° 46' 38" E. 10) Stagen med Kost paa 57° 51' 00" N. 16° 33' 40" E. ved *Tjuvhömsgrundet* i *Gudinge fjæden* er inddraget. 11) Stagen med Kost paa 57° 49' 36" N. 16° 36' 25" E. ved *Västra Förögrundet* i samme Fjord er inddraget. 12) Den sorte pyramideformede Tønde paa 57° 30' 37" N. 16° 44' 37" E. i *Vainöfjärd* er ombyttet med en sort Vager med Ballon. 13) Stagen paa 57° 29' 57" N. 16° 46' 18" E. Øst for *Ångö* er inddraget. 14) Stagen paa 57° 28' 13" N. 16° 44' 40" E. Nord for *Soen* Fyr er ombyttet med en sort Vager med Ballon. 15) Den sorte Vager med Ballon paa 57° 28' 07" N. 16° 44' 40" E. er ombyttet med en Stage.
 (Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/8 og 9/800. København 1914.)

799. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Väggeö og Emtö. Afmærkning forandret.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 17/430. Stockholm 1914.)
 Stagen paa 58° 15' 48" N. 16° 54' 48" E. ved *Väggeögrundet* er ombyttet med en sort, fast Stage. Stagen paa 58° 15' 06" N. 16° 53' 54" E. er inddraget.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/9. København 1914.)

800. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Aspö Fjärd. Arkö. Afmærkning forandret.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 17/429. Stockholm 1914.)
 Den røde, pyramideformede Tønde paa 58° 25' 26" N. 16° 56' 20" E. er ombyttet med en rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/10. København 1914.)

801. Sverrig. Nyköpingsleden. Fyr flyttes.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 17/425. Stockholm 1914.)
 Da Duc d'Alberne til *Hasselö* og *Västra Linnuden* Fyr er ødelagte af Isen, vil *Hasselö* Fyr blive flyttet til en Duc d'Albe, der staar c. 200 m længere inde i Farvandet paa c. 58° 44' 08" N. 17° 06' 45" E. og *Västra Linnuden* Fyr til en Duc d'Albe, der staar c. 25 m E. for Fyrets tidligere Plads. Begge Fyr kommer vedblivende til at staa paa N.-Siden af Farvandet og til at vise hvidt, fast Lys. De ødelagte Duc d'Alber vil ikke blive erstattet.

802. Sverrig. Gävle. Engeltöfta. Fyr forandres.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 17/425. Stockholm 1914.)
 I *Engeltöfta* Fyr vil der blive indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 20° til 221/2° i Stedet for den hvide Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 17° til 20°. 60° 42' 21" N. 17° 14' 42" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/1583. København 1913.)

803. Sverrig. Bottniske Bugt. Sydostbrodden Fyrskib udlagt.

Ifølge Telegram fra Loddskaptajnen i *Luleå* er *Sydostbrodden* Fyrskib atter udlagt. 63° 18' 48" N. 20° 10' 40" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2923. København 1913.)

804. Rusland. Finske Bugt. Pisisari. Baake nedlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1038. Berlin 1914.)
 Baaken paa N.-Enden af den store *Pisisari* Ø er nedlagt. c. 60° 27' N. 27° 38' E. Positionen svarer til *danske* Kort; naar der adderes 1 1/4' til Lgd., svarer den til *russiske* Kort.
 (Kort Nr. 155)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England:

Baltic, Gulf of Bothnia. — Tome point to Tauvo.
 Mediterranean, Adriatic sea. — Gulfs of Venice and Trieste.
 India, west coast. — Din head to Gosnath point.
 Japan, west coast. — Venguria to Cape Comorn.
 Mexico, Nipon. — Kii channel to Tokyo.
 Mexico, west coast. — Guaymas harbour.
 Central America, Panama. — Colon harbour.
 Revised Supplement to West Coast of Scotland Pilot, Part II. 1911.
 Supplement (2) to Mediterranean Pilot, Vol. IV, 1908.
 North sea, Germany. — Jade river and Weser river entrance.
 France, west coast. — Cap de la Chèvre to Pointe de Cosen.
 Korea, south-east coast. — Fusan harbour.
 West Indies. — Eastern part of Haiti and Santo Domingo.
 West Indies, Puerto Rico. — Mayaguez bay.
 United States, east coast. — Savannah river to St. Helena sound.
 Newfoundland, east coast. — Hare bay.
 England, south coast. — Shoreham harbour.
 England, south coast. — Littlehampton.

Holland:

Oost-Indische Archipel. Westblad. 1 : 3 000 000.
 Aanvullingsblad No. 1, op den Zeemansgids voor de Nederlandsche kust.

Tyskland:

Indischer Ocean, Vorderindien: Malediven bis Ceylon. 1 : 1 500 000.
 Westindien. Karibisches Meer: Insel Margarita bis Cabo de la Vela. 1 : 900 000.
 Nordsee. England, Ostküste: Orfordness bis Blakeney. 1 : 150 000.
 Atlantischer Ocean, Ostküste von Nordamerika: Sandy Hook bis Kap Hatteras. 1 : 500 000.

849. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Cockey Island Shoal. Lys- og Klokketønde forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 15/1097. Washington 1914.)
Cockey Island Shoal Lys- og Klokketønde 20 ved *Norwalk Islands* viser nu hvidt Lys med En-Formarkelse hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., c. 41° 04' 40" N. 73° 19' 50" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

850. Nicaragua E.-Kyst. Kap Gracias à Dios. Fyr forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 15/1107. Washington 1914.)
I en nær Fremtid tændes Kap *Gracias à Dios* Fyr, der er et ubevogtet hvidt Lynfyr, som viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., c. 14° 59' 56" N. 83° 09' 03" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1825. København 1912.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

851. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Mole bygges. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1060. Berlin 1914.)
Ved *Odessa* opføres en ny Mole i Stedet for den ødelagte. Molen begynder c. 30 m indenfor Moleknæet E. for *Kasanski Kirke* og gaar herfra c. 266 m i Retning 335° (misv. NW. t. N. 7/8 N.). Dens Yderende er afmærket med en Mast, fra hvilken der vises 2 røde Flag eller 2 røde Lanterner (den ene 1,5 m over den anden). Det underste Flag og den underste Lanterne er c. 4 m over Vandet. Man skal holde mindst 20 m uden om Masten, og maa ikke passere mellem denne og Moleknæet. Hovedet af Kystmolen: 46° 30' 12" N. 30° 43' 58" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/455. København 1914.)

852. Rusland. Sorte Hav. Novorossisk. Fyr tændt. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1062. Berlin 1914.)
Paa hver af de 2 Hjørner af Brohovedet ved Cementfabrikken i den E.-lige Del af Havnen er tændt et grønt, fast Fyr. Begge Fyr er synlige i Pejlinger fra 259° gennem 0° til 154°. Afmærkningen ved Arbejdsstedet er inddraget. Broens Yderende: 44° 43' 43" N. 37° 48' 23" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1121. København 1913.)

853. Rusland. Sorte Hav. Batum. Oplysning om Fyr. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1063. Berlin 1914.)
Fyret paa Molehovedet af Petroleumshavnen viser et svagt, hvidt Lys over Havnen i Pejlinger fra 260° gennem 0° til 147°. c. 41° 40' N. 41° 35' E.

854. Sicilien W.-Kyst. Marsala. Lystønde atter udlagt. („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 134/378. Genova 1914.)
Lystønden ved Forlængelsesarbejderne af Molen er atter udlagt. Lystønden ligger c. 220 m fra Molens gamle Hoved. Vægeren, som var midlertidig udlagt, er inddraget. Man skal holde S. om Tønden. *Marsala*: 37° 47' N. 12° 26½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/785. København 1914.)

855. Cypren. Famagusta. Vrag borttaget. („Notice to Mariners“ Nr. 610. London 1914.)
Vraget af Lægteren, som laa 0,48 Sm 359° (misv. N.) fra N.-Hjørnet af den NE.-lige Bastion, er borttaget. 35° 07½' N. 33° 57' E.

805. Rusland. Finske Bugt. Standart Red. Grund afmærket. Dybde aftaget. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1039. Berlin 1914.)

1. Ved Skibsfartens Begyndelse udlægges paa W.-Siden af 7,0 m Grunden en sort-hvid Spiritønde med 2 mod hinanden vendte sorte Koste. 7,0 m Grunden: 60° 29' 23" N. 27° 47' 28" E.
2. Dybden paa Banken *Lensimatata* er ikke 8,5 m, men kun 7,6 m. 60° 29' 04" N. 27° 47' 38" E.

Positionerne svarer til *russiske Kort*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/70. København 1914.)

806. Rusland. Riga Bugt. Domesnæs—Lyserort. Rojen. Drivende Vragdele. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1112. Berlin 1914.)
Paa Strækningen *Domesnæs—Lyserort* og udfor *Rojen* Nødhavn er observeret drivende Vragdele. *Domesnæs*: 57° 48' N. 22° 39' E. *Rojen*: 57° 30' N. 22° 50' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/414. København 1914.)

807. Tyskland. Pillau. Oplysning om Afmærkning. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1035. Berlin 1914.)
1. De røde Spiritønder C, D og E med Flag i *Pillauer Seetief* vil næppe blive udlagt igen i 1914. Den røde Spiritønde F, som endnu ligger ude, beholder sin Betegnelse. 54° 38' 29" N. 19° 53' 14" E.
2. Vintersmærket, som ligger i *Pillauer Rinne* mellem de sorte Spidstønder 5 og 6, vil ikke blive inddraget før efter Uddybningsens Fuldførelse. c. 54° 37½' N. 19° 54¼' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/642. København 1914.)

808. Tyskland. Oderbank. Tønde atter paa Station. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1101. Berlin 1914.)
Lys- og Føjtetønden *Oderbank Nord* er atter paa Station. c. 54° 27' N. 14° 25' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/18. København 1914.)

809. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kollikerort. Fyr forandres. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1102. Berlin 1914.)
I Midten af Maj 1914 forandres det hvide Lynfyr ved *Kollikerort* paa E.-Siden af *Jasmond* til et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0,3 s., Mørke 3,7 s. Synsvide: 10 Sm. 54° 33' 50" N. 13° 40' 59" E.
(Kort Nr. 160.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

810. Danmark. Sundet. Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde. Lysevne forges. I Løbet af 1914 vil der blive foretaget følgende Forandringer ved *Taarbæk-Rev* Lys- og Klokketønde. Synsvidden forøges til 8½ Sm og Lysevnen til 9 Sm. 55° 47' (04") N. 12° 39' (35") E.
(Fyr-Fort. Nr. 206.)

811. Danmark. Sundet. Trekroner Fyr. Taagesignal ophører midlertidig. Paa Grund af Reparation ved Maskinanlægget vil Taagesignalet ved *Trekroner* Fyr være ude af Virksomhed fra den 1ste Juli til den 1ste September 1914. 55° 42' 12" N. 12° 37' 08" E.
(Fyr-Fort. Nr. 211.)

- 812. Sverrig. Sundet. Höganäs Sømærke forandret.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/438. Stockholm 1914.)
 Stagen med 1 opadvendt Kost ved *Klockrevet* uden for *Höganäs* Havn er nu forsynet med 2 opadvendte Koste 56° 11' (58") N. 12° 32' (35") E. Positionen svarer til *danske Korte*.
 (Kort Nr. 210, 247 og 248.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/24. København 1914.)
- 813. Sverrig. Sundet. Hveen. Kyrkbacken. Sømærke inddraget.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/438. Stockholm 1914.)
 Den E.-ligste Stage med Kost ved *Kyrkbacken* Havn er inddraget. 55° 54' 36" N. 12° 40' 33" E.
 (Kort Nr. 248. Danske Lods Side 286.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/26. København 1914.)
- 814. Sverrig. Sundet. Flinterønden. Afmærkning forandret.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/438. Stockholm 1914.)
 Følgende Forandringer er foretagne:
 1) Den sorte Vager med hvidt Bælte og Ballon E. for *Kalkgrund* er flyttet c. 300 m W. efter til 55° 36' 48" N. 12° 54' 10" E. 2) Den røde Vager med en opadvendt Kost ved Landgrunden uden for *Malmö* er flyttet c. 300 m SW. efter til 55° 36' 40" N. 12° 57' 00" E. 3) Den røde Vager med 1 opadvendt Kost over en Ballon ved *Gustav af Klint* Grund er flyttet c. 800 m S. efter til 55° 38' 00" N. 12° 52' 30" E.
 (Kort Nr. 210 og 249.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/27. København 1914.)
- 815. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. Sømærke flyttes. Vagvager inddrages.**
 I en nær Fremtid vil den grønne Stage med grønt Flag, som staar udfør Vraget af den sunke Jagt *Amne*, der ligger paa S.-Siden af Indløbet til *Bøgestrummen*, blive inddraget. Samtidig flyttes den hvide Stage med 2 Halmviske, som staar paa S.-Siden af Rendan, c. 50 m WSW. efter, saaledes at den kommer til at staa udfør Vraget og S. for Fyrlinien „*Bøgestrøm* Bagfyr overet med det S.-lige Forfyr“. Vraget: 55° 07' (20") N. 12° 15' (10") E.
 (Kort Nr. 256 og 257. Danske Lods Side 573. Søm.-Kort. Side 61.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/2471. København 1913.)
- 816. Tyskland. Lille-Bælt. Als. Augustenhol. Oplysning om Fyr.**
 (Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1098. Berlin 1914.)
 Augustenhol Fyr vises:
- | | |
|--|------------|
| 1. hvidt To-Blink i Pejlinger fra c. 67° til | 70°; |
| 2. hvidt, fast Lys i | 72°; |
| 3. hvidt Et-Blink i | 72°; |
| 4. rødt, fast Lys i | 77°; |
| 5. grønt, fast Lys i | 109°; |
| 6. hvidt, fast Lys i | 126°; |
| 7. hvidt Et-Blink i | 133°; |
| 8. hvidt, fast Lys i | 184°; |
| 9. hvidt To-Blink i | 237°; |
| | - c. 261°. |
- Et svagt Lys fra Lysvinklerne, der viser hvidt To-Blink, er synligt i Pejlinger fra 53° til 67° og fra 261° til 269°. c. 55° 04³/₄' N. 9° 42³/₄' E.
 (Kort Nr. 157, 241 og 253. Danske Lods Side 404.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2430. København 1913.)
- 841. Island E.-Kyst. Seydisfjördr. Brimnes. Oplysning om Fyr.**
Brimnes Fyr har en Flammehøjde paa 10 m. Lysevnen for det hvide Lys er c. 7 Sm, for det røde c. 4¹/₂ Sm og for det grønne c. 4 Sm. 65° 18' (21") N. 13° 46' (45") W.
 (Kort Nr. 191, 194 og 214. Islandske Lods Side 148. Fyr.-Kort. Nr. 643.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/2116. København 1913.)
- 842. Afrika. Guinea Bugten. Kap Nun. Fyr upaalideligt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 620. London 1914.)
 Man maa ikke stole paa, at Fyret paa Kap *Nun* brænder, da Fyret skal flyttes paa Grund af, at Kysten i Nærheden af dette skylls bort. Fyret vil derfor blive slukket uden nærmere Bekendtgørelse. 4° 17¹/₄' N. 6° 03¹/₄' E.
- 843. Nova Scotia. Brazil Koek. Undervandsklokketønde udlægges.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 31/96. Ottawa 1914.)
 Ontrent den 1ste Juni 1914 udlægges en Undervandsklokketønde c. 180 m 342° (misv. N. 1/8 E.) fra *Brazil Rock* Lys- og Fløjtebønde, som ligger paa 43° 20' 56" N. 65° 26' 36" W.
- 844. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 15/1092. Washington 1914.)
Dredged Channel Spirtønde 5 i *Portland* Havn er ombyttet med en Klokketønde. Havnen: c. 43° 39' N. 70° 14' W.
- 845. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket. Belysning forandres.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1054. Washington 1914.)
 Omtrænt den 1ste Juni 1914 foretages følgende Forandringer:
 1. *Nantucket East Breakwater* Fyr forandres til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3^s, Lyn 0^s, Mørke 2,7^s. 41° 18' 35" N. 70° 05' 59" W.
 2. *Nantucket West Breakwater* Fyr nedlægges.
- 846. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Bass Fløden. Belysning forandres.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 14/1056. Washington 1914.)
 Omtrænt den 15de Juni 1914 tændes *Bass River West Jelly* hvide Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3^s, Lyn 0^s, Mørke 2,7^s, paa Enden af Molen. Flammens Højde: 9 m. 41° 38' 44" N. 70° 11' 50" W.
 Samtidig nedlægges *Bass River* Fyr, som staar paa Kysten.
- 847. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Duck Island Harbor of Refuge. Kelsey Point. Fyr forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 15/1095. Washington 1914.)
 Paa Enden af Bølgebruderen, der strækker sig Syd efter fra *Stone Island*, er tændt et hvidt, fast Fyr. Sort Fyrbønde. Flammens Højde: 6 m. c. 41° 14' 36" N. 72° 30' 29" W.
- 848. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New Haven. Shag Bank. Lystønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 15/1096. Washington 1914.)
Shag Bank Lystønde 5, der viser hvidt Lys med En-Tormærkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s, er udlagt i *New Haven* Havn ved Siden af *Shag Bank* Spirtønde 5. Flammens Højde: 3 m. Lystønden inddrages i Vintermaanederne. c. 41° 16' 56" N. 72° 55' 00" W.

836. England. Owers Fyrskib S. Oplysning om Vrags Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 661. London 1914.)
Vraget af Damperen *Carbeneer* ligger c. $1\frac{1}{2}$ Sm 170° (misv. S. $\frac{1}{2}$ W.) fra *Owers* Fyrskib. En Stumpende med et blaat Flag er udlagt c. 40 m E. for Vraget. $50^\circ 35\frac{3}{4}'$ N. $0^\circ 40\frac{1}{2}'$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{17}{758}$. København 1914.)

837. England. Usk Floden Fifoots Point. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 630. London 1914.)
Fifoots Point hvide faste Fyr er forandret til at vise rødt, fast Lys. $51^\circ 32\frac{3}{4}'$ N. $2^\circ 59'$ W.

838. England. Milford Haven. Karantæne-Ankerplads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 614. London 1914.)
Karantæne-Ankerpladsen begrænses mod N. og S. af Kysten, mod W. af en Linie fra Flagstangen paa *South Hook* Pynt i S. (misv. S. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) indtil S.-Kysten og mod E. af en Linie trukket fra et Punkt, som ligger ved *Little Wick* c. 400 m 101° (misv. SE. t. E. $\frac{9}{8}$ E.) fra ovennævnte Flagstang, gennem Tenderne Nr. 1 og 3 indtil *Popton* Pynt. Flagstangen: $51^\circ 42\frac{1}{2}'$ N. $5^\circ 05'$ W.

839. Skotland. Udlægning af Skydeskiver.

(„Notice to Mariners“ Nr. 615. London 1914.)
I Tiden fra 25de April til 31te Oktober 1914 kan Skydeskiver være udlagt paa efternævnte Steder. Skiverne udlægges i en Firkant, hvis Side er 2 Sm lang.

1. *Firth of Clyde*. Firkantens Centrum ligger $7\frac{1}{2}$ Sm 296° (misv. NW.) fra *Ailsa Craig* Fyr, der ligger paa $55^\circ 15\frac{1}{4}'$ N. $5^\circ 06\frac{1}{4}'$ W.

2. *Colonsay*. Firkantens Centrum ligger 7 Sm 94° (misv. ESE.) fra *Dubh Artach* Fyr, der ligger paa $56^\circ 08'$ N. $6^\circ 38'$ W.

3. *North Mench*. Firkantens Centrum ligger paa $58^\circ 06'$ N. $57^\circ 57'$ W.
Naar det er muligt, vil Skiverne være belyst om Natten, og et Krigsskib vil forblive ved Skiverne om Natten.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{9}{383}$. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

840. Islands W.-Kyst. Faxaflói. Gróttá Fyr. Signaler.

Ved *Gróttá* Fyr er oprettet en Signalstation til Brug for Skibsfarten. Der benyttes Flagsignaler og Afstandssignaler efter den internationale Signalbog.
Foreløbig aflæser Stationen kun Skibes Kendingssignaler, Lodssignaler og Nød-signaler og kun i Tiden fra Kl. 9 Fm. til Kl. 9 Em.

Lods- og Nødssignaler modtages fra alle Skibe, de første besørges videre til Lodsstationen i *Reykjavík*, de sidste til den i *Reykjavík* stationerede Bjærgningsdamper.

Kendingssignaler modtages kun fra Skibe, hvis Rederier har meddelt Fyrinspektøren i *Reykjavík* Oplysning om Skibenes Navne og Kendingssignaler samt om Repræsentantens Adresse i *Reykjavík*, hvortil Signalerne skal besørges. Repræsentanten vil da modtage saavel telefonisk som telegrafisk Meddelelse. *Íslands* Ministerium forbeholder sig Ret til at begrænse Antallet af Skibe, som vil kunne signalere deres Ankomst.

Betalingen for hver Signalering er 75 Øre, hvortil kommer den sædvanlige Telegramtakst (i Almindelighed 70 Øre). Beløbet opkræves hos Modtageren.

Gróttá Fyr: $64^\circ 09'$ $51''$ N. $22^\circ 01'$ $40''$ W.

(Íslandske Lods Side 56. Fyr-Fort. Nr. 621.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

817. Kattegat. Anholt-Knob Fyrskib ESE. Drivende Vrag indbjærges.

Den trælastede Jagt, som var observeret drivende med Bunden i Vejret 7 Sm ESE. for *Anholt-Knob* Fyrskib, er indbjærges. Fyrskibet: c. $56^\circ 46'$ N. $11^\circ 52'$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{17}{714}$. København 1914.)

818. Danmark. Kattegat. Forestaende Forandringer ved Fyr, Lystønder m. m.

I Løbet af 1914 vil der blive foretaget følgende Forandringer:

1) *Lysgrund* Fyr. Synsvide og Lysevne vil blive forøget til 10 Sm. $56^\circ 18'$ $11''$ N. $11^\circ 47'$ $58''$ E.

(Kort Nr. 160, 210, 211, 227 og 247. Danske Lods Side 240. Fyr-Fort. Nr. 100.)

2) *Tangen NE*, Lys- og Fløjtetønde. Synsvidden forøges til $8\frac{1}{2}$ Sm og Lys-evnen til 9 Sm. $56^\circ 39'$ ($50''$) N. $10^\circ 59'$ ($00''$) E. (jvnfr. „E. f. S.“ Nr. $\frac{9}{186}$ for 1914.) (Fyr-Fort. Nr. 123.)

3) *Læso-Trindel* Fyrskib vil blive forsynet med en Undervandsklokke, som, naar det almindelige Taagesignal er i Virksomhed, vil give Et-Slag hver 3 s. $57^\circ 26'$ ($30''$) N. $11^\circ 16'$ ($45''$) E.

(Kort Nr. 211 og 246. Danske Lods Side 230. Fyr-Fort. Nr. 95.)

819. Danmark. Isefjord. Inder-Bredning. Udlægning af Flaader.

Fra medio Maj d. A. og i c. 2 Maaneder vil der i *Inder-Bredning* — foruden Flaader indenfor og i Nærheden af Søminstationens afmærkede Territorium — kunne være udlagt Flaader til Brug ved Torpedoskydning i en Linie mellem Søminstationens Brohoved og lidt Øst om Risprikken paa *Hønseløsen* i en Afstand fra Brohovedet af 3000, 4000, 5000 og 6000 m.

Der vil som Regel ikke være nogen Lanterne paa Flaaderne om Natten.
Hønseløsen: $55^\circ 46'$ N. $11^\circ 46'$ E.

820. Danmark. Kattegat. Samsø E. og W. Farvand midlertidig spærret. Nat-Skydeøvelser.

Fra den 8de til 13de Juni, 2den til 11te, 20de til 24de og 28de til 30te Juli, 4de til 6te og 19de til 22de August d. A., samtlige Dage inklusive, vil der efter Mørkets Frembrud blive afholdt Nat-Skydeøvelser i Farvandet saavel E. som W. for Samsø.

Skydepladsen E. for *Samsø* begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste ved Yderenden af *Vejro-NW-Rev*, mod E. af en Linie i N.—S. gennem *Hattler Barn* Lystønde, mod S. af en Linie i ESE.—WNW. gennem *Staalhøj-Hage* og mod W. af en Linie i N.—S. gennem *Lindholm W.-Pynt*. Skydepladsen W. for *Samsø* begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved *Svane-Grund* NNW.—Spids, mod E. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved *Svane-Grund E.-Ende*, mod S. af en Linie i E.—W. gennem *Endeløve N.-Pynt* og mod W. af Linien fra *Endeløve N.-Pynt* til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved *Svane Grund* NNW.—Spids.

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: $55^\circ 50'$ N. $10^\circ 22'$ E. *Lindholm*: $55^\circ 56'$ N. $10^\circ 43'$ E.

821. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Mariager W. Sømærke udlægges.

Den 15de Maj 1914 udlægges en hvid Stage med Halmvisk i $2,5$ m Vand paa Sandhagen c. $1,8$ Sm W. for *Mariager*. $56^\circ 39'$ ($03''$) N. $9^\circ 56'$ ($40''$) E.
(Kort Nr. 158. Som-Fort. Side 27.)

822. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Lystønde midlertidig inddraget.

Lystønden *Thyborøn-Kanal* Nr. 3 er inddraget for Sommeren. $56^\circ 40\frac{1}{4}'$ N. $8^\circ 16\frac{3}{4}'$ E.

823. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Haarevlen* 3,8 m, i *Gaasholm-Løb* 3,0 m, i *Sevanholm-Løb* 1,2 m, i *Kobberø-Løb* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 3,9 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

824. Danmark. Skagerrak. Skagen. Lødsdamper ombyttes midlertidig.

I Begyndelsen af Juni d. A. ombyttes Lødsdamperen ved *Skagen* for et Tidrum af c. 2 Måneder med en Lødsdæksbaad. *Skagen*: 57° 44' N. 10° 38' E.

825. Danmark. Skagerrak. Hirschhals. Fyr og Taagesignal forandres.

I Løbet af 1914 vil *Hirschhals* Fyr blive forandret til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 30 s, stadigt Lys c. 22 s, Mørke c. 3½ s, Blus c. 1 s, Mørke c. 3½ s. Samtidig vil Lysevnen blive forøget til 23 Sm for stadigt Lys og 27 Sm for Blusset. 57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E.

Taagesignalet vil blive givet med en Sirene, som staar 250 m WSW. for Fyret og som vil give 2 Skød — en høj Tone umiddelbart efterfulgt af en dyb Tone — hver 1 Minut, hver Støds Varighed c. 2 s.

(Kort Nr. 179, 180, 211 og 236. Danske Lods Side 124. Fyr-Fort. Nr. 82.)

826. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Svelvikstrømmen. Uddybning.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4103 og 124. Kristiania 1914.)

Svelvikstrømmen skal uddybes til 8 m med en Bundbredde af 50 m. Uddybningsarbejdet er genoptaget, og den ydre Halvdel er færdig. Uddybningsfartøjet skal passere paa den Side, hvor det viser en sort Ballon eller en hvid Lanterne. Fartøjet med større Dybgaende end 4,2 m maa ikke passere Uddybningsfartøjet, før dette er halet væk fra Løbet. Saadanne Fartøjer skal vise Flag fra Fortoppen saunt 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 maa passere Uddybningsfartøjet, som skal passeres med saa langsom Fart, som Strømforholdene tillader det. I usigtbart Vejringer Uddybningsfartøjet med Klokke. Om Natten er det halet til Side og fører da de reglementerede Ankerlanterner. *Svelvikstrømmen*: 59° 36½' N. 10° 25½' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/807. København 1913.)

827. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Drammen. Tangenrønden. Uddybning.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4102. Kristiania 1914.)

Tangenrønden skal uddybes til 8 m. Arbejdet er paabegyndt. *Tangen* ydre Fyr: 59° 43' 49" N. 10° 14' 41" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.**828. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Baaker.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1094. Berlin 1914.)

Paa SW.-Siden af *Onega* Bugt er opført følgende Opmaalingsbaaker, der ogsaa kan benyttes som Sømærker: 1) *Kiribostrov*. 63° 59',6 N. 36° 19',3 E. 2) *Bolschaja Korpalka*. 63° 58',1 N. 36° 33',7 E. 3) *Malaja Korenalka*. 64° 00',9 N. 36° 34',7 E. 4) *Korkano*. 64° 05',5 N. 36° 40',2 E. 5) *Lambas*. 64° 04',7 N. 36° 18',2 E. 6) *Byelaja Luda*. 64° 05',8 N. 36° 26',4 E. 7) *Krasotavaja Luda*. 64° 07',7 N. 36° 16',8 E. 8) *Nyuchaja Luda*. 64° 01',6 N. 36° 22',8 E. 9) *Kustov Navolok*. 63° 58',8 N. 36° 27',3 E. 10) *Semnacha*. 64° 49',3 N. 35° 34',8 E. 11) *Judin*, paa NE.-Enden af Øen *Dolgaja Korga* N. for *Judin* Punt. 65° 07',5 N. 34° 43',0 E.

829. Danmark. Graadbyh. Esbjerg. Taagesignal forandres.

Den 18de Maj 1914 forandres Taagesignalet paa *Esbjerg* Hovedhavns N.-lige Molehoved til Ringning med Klokke i 30 s. hvert 1 m. 30 s.; Ringning 30 s., Pause 1 m. Havnen: 55° 27½' N. 8° 26¼' E.
(Danske Lods Side 97 og 98. Havne-Lods Side 43 og 46. Fyr-Fort. Nr. 17.)

830. Tyskland. Elben. Glückstadt. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1117. Berlin 1914.)
Damperen *Werder* er sunket tværs udfør *Skör* ved *Glückstadt*. *Glückstadt*: 53° 47½' N. 9° 25½' E.

831. Tyskland. Østfrisiske Øer. Borkum. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1044. Berlin 1914.)

I Maj (undtagen den 1ste, 3die, 10de, 17de, 21de, 24de, 30de og 31te) samt den 11te, 12te og 13de Juni 1914 skydes der fra *Borkum* ud over Søen. Den farlige Zone omfatter *Ostereens* fra Anduvningstønden til *Tønden ON*, *Riffgat* og *Westerens* fra Limnen *Riffgat* Fløjetønde — *Westerens* ydre Anduvningstønde, indtil Limnen *Westerens* inde Anduvningstønde — *Tønde W 6'*. *Westerens* er spærret, *Habertgat* og *Randzelgat* er aaben for Trafikken, dog skal man ved Overgangsstedet holde sig tæt til *Tønderne W E*, *W F*, *W G* og *W H*. *Borkum* Fyr: 53° 35' N. 6° 40' E.

832. Tyskland. Ems. Westerens Süd Fyrskib udlagt og Mövensteert N. Tønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1118. Berlin 1914.)

1. Et rødt, ubemandet Fyrskib, mærket „*Westerens S*“, er til Forsøg udlagt i c. 18 m Vand ud for *Westerens*. Fyrskibet viser et hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 3½ s, Mørke 1½ s. Flammens Højde: 10 m. Fyrskibet fører ingen Ankerlanterne. En Klokke og en Undervandsklokke giver permanent Et-Slag hver 15 s. à 18 s. Samtidig er en rød Stationstønde, mærket „*Feterschiff Westerens S*“, udlagt c. 300 m NNW. for Fyrskibet. 53° 38' 12" N. 6° 17' 55" E.

2. Ved N.-Enden af *Mövensteert-Plate*, hvor *Randzelgat* og *Alle Ems* forener sig, ligger atter en rød og sort lodret stribet Baaketønde, mærket „*Mövensteert Nord*“, med Kors. 53° 33' 32" N. 6° 39' 43" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/80 og 13/564. København 1914.)

833. Skotland. Cromarty Firth. Lys- og Fløjetønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 697. London 1914.)

Lys- og Fløjetønden, der viser hvidt Et-Lyn hver 6 s, ved Indsejlingen til *Cromarty Firth* er flyttet c. 140 m S. efter. Den ligger nu i Limnen „*Hugh Miller's* Moment overet med N.-Kanten af *Soull Suor*“, 1,9 Sm 129° (misv. SE. t. S. 1/8 S.) fra *Castleraig House* paa *North Suor*. 57° 41' N. 3° 56¼' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/698. København 1914.)

834. Skotland. Firth of Moray. Udlægning af Skydskiver.

(„Notice to Mariners“ Nr. 615. London 1914.)

I *Moray Firth* kan Skydskiver være udlagt i Tiden fra 25de April til 31te Oktober 1914. Skiverne udlægges i en Firkant, hvis Side er 2 Sm lang. Firkantens Centrum ligger 10 Sm 60° (misv. E. t. N.) fra *Tarbel Ness*. Naar det er muligt, vil Skiverne være belyst om Natten, og et Krigsskib vil forblive ved Skiverne om Natten. *Tarbel Ness*: 57° 52' N. 3° 46½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/380. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**835. Frankrig. Havre. Cap de la Hève. Vrag uskadeliggjort.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 172/990. Paris 1914.)

Vraget af Fiskertøjet, der laa sunket 7450 m 300¾° (misv. NW.) fra *La Hève* er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 49° 32' 48" N. 0° 01' 13" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/719. København 1913.)

Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Br. svinger Antallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, men naar dog mellem 50°—40° N. Br. gennemsnitlig kun hist og her c. 10 pCt. om Maanedens. Syd for 35° N. Brd. og i det væsentlige mellem 35°—40° N. Br. 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. Br., 44° V. Lgd. indtil 41½° N. Br., 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 18. April indløbne Meddelelser, at Isen i Omegnen af og paa New Foundlandsbankerne er lagt stærkt af, selv om større Ismasser er bleven set paa Øst- og Sydkanten af Bankerne og enkelte Bjerge i Nærheden af de forenede Damperruter til New York mellem 42° og 46° V. Lgd.

En Aftagen i de indløbne Meldinger har tildels sin Aarsag i, at Kanada Dampene paa Grund af Isfaren i den senere Tid har valgt en sydligere Rute end tidligere. Paa Kysten ved St. Lawrence og i Cabot Strædet synes dog endnu at befinde sig store Ismasser. I Følge en Meddelelse af 12. April blev en Damp i Nærheden af Kap North (Kap Breton Island) passeret drivende i Isen.

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. Br. og 24° V. Lgd. og videre mod Syd indtil SØ. Passaten. Gaar man Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer man efter 8° N. Br. og 25° V. Lgd. Guineafarere holder sig vestligere end om Vinteren og passere Kap Ann's Brede 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.

De forskellige Markeder holder sig fremdeles uforandret matte og trevne, og navnlig Østersøen har haft meget lidt at hyde paa. Det er særdeles vanskeligt at placere Tonnage pr. Maj, omendskønt de noterede og afsluttede Rater er under al Kritik. Der sluttedes bl. a. som følger i de forskellige Retninger:

Østen. Hvede Sydaustralien 21/3 U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, Maj. Erts Port Pirie 21/6 Antwerpen, Juni—Juli. Ris Rangoon og Akyab 17/6 Hamburg, 10.—25. Maj. Bombay 11/ Dødvægtbasis Hull og Middlesbro, Maj, 12/ Dunkerque, 25. Maj—15. Juni. Kurrachee 11/3 én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 11/9 to Havne, 6 d. ekstra Frankrig, »net terms«, 5.—27. Juni.

Sortehavet etc. Korn (større Baade) Nikolajeff eller Odessa 6/1½ London eller Rotterdam, ingen Reduktion, prompt. Sulina 6/6 Antwerpen eller Rotterdam, 3 d. mindre Byg, prompt. Azow 6/10½ à 7/ Rotterdam, 7/3 Antwerpen, ingen Reduktion, prompt, mindre Baade 8/ N. C. eller »any«, 8/6 Hamburg, 12.—20. Maj. Donauen (større Baade) 7/6 Rotterdam, 7/9 Antwerpen, 8/ Hamburg, ingen Reduktion, 25. Maj—15. Juni, mindre Baade 8/3 N. C. eller »any«, 8/9 Hamburg, 12.—25. Maj. Erts Poli 9/6 Stettin (5,000 Tons med 600—600 Tons daglig), prompt, 8/ Rotterdam (8,000 Tons med 800—800 Tons daglig), 15.—30. Maj. Salt én eller to Pladser Eupatoria Kysten 11/ Libau (4,600), Maj—Juni.

Middelhavet etc. Erts 5/3 Marbella/Port Talbot (2,100), 5/7½ Bayonne/Cardiff (1,200), 4/6 Cartagena/Rotterdam (2,500), 5/ Algier/Tyne Dock (2,700), 4/1½ Cardiff (2,700). Esparto fra Tripolis/Sousse/Sfax til London/Sunderland £ 1,450. — Fra Bilbao sluttedes: 4/3 Rotterdam (3,200), 4/ West Hartlepool (2,900) og 4/3 Glasgow (2,000).

Nordamerika. Planker St. John N. B. 34/3 Glasgow, Maj—Juni. Petroleum New York c. 18 Cents to Havne River Plate, Maj—Juni. Kul 10/ Norfolk/Algier, Ladedato 25. Maj. Tømmer fra Golfen 77/6 Tyne, Grangemouth og Sunderland, Juli—August, 88/9 Delfzyl og Stettin, Maj—Juni, 105/ River Plate, Juni. Mobile 80/ Sharpness, Maj—Juni. Paa Form »0« fra Golfen 31/3 én Havn U. K. eller Kontinentet, 32/6 to Havne, Juni. Sukker fra Cuba 11/ Liverpool eller Greenock, 12/ London eller Amsterdam, Maj.

Sydamerika. Korn Buenos Aires eller La Plata 9/6 O. C., til U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn, prompt. Havre fra Bahia Blanca 11/6 Rotterdam, prompt. Quebracho fra Santa Fe 18/6 til Kontinentet, Frankrig ekskl., Maj—Juni.

Østersøen. Petersborg/Rotterdam Mk. 18 Pulpwood, prompt. Reval sluttede til 1/0¾ London. Riga ligger meget flovt og der noteres 18/ D. B. B. til Østkyst Kulhavn og sluttedes Antwerpen til Frcs. 24 D. B. B. Fra Windau hydes 20/ pr. Favn Kortprops til Grangemouth og 8 d. Rotterdam er akcepteret. Libau noterer 1/1½ Havrebasis til Rouen pr. 2den Halvdel Maj.

Kulfragterne. Tynen eller Blyth 4/ à 4/3 Petersborg (4,000—4,500), 4/9 Riga (1,200), 4/3 Hottenu (1,500), 6/6 Oran (2,300), 7/7½ Barcelona (4,000), 7/ Marseille (4,000), 6/3 Algier (5,200), 6/10½ Port Said (7,300), 7/ Las Palmas (2,000). Humberen 4/3 Kronstadt (2,500), 4/3 Pernau (2,000). Firth of Forth 4/3 Kronstadt (2,750), 4/3 Rendsburg (1,300), 4/1½ Karrebæksminde (1,500). Fra Cardiff eller Newport 4/9 Kronstadt (2,500), 5/4½ Lissabon (2,000). Frcs. 7,75 Algier (3,800), 7/ Genua (4,400), 7/3 Aleksandria, 6/9 Port Said (6,900), 6/10½ Las Palmas eller Teneriffa (3,200), 7/3 Dakar (2,500), 11/6 Monte Video (6,500), 12/6 River Plate (5,500).

Skrevet den 5. Maj 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i Ugens Løb optaget nogle Sejlere for Kornlaster fra Danmark, Tyskland og Finland, og der noteres endnu nogle enkelte lignende Laster, men Fragtraterne er lave, og iøvrigt ligger Markedet uforandret med ikke mange Laster pr. straks samt uden Svingning i Raterne for Trælaster. Fra Bottenhavene er ikke saa faa Laster saavel pr. straks som senere, men det er vanskeligt at komme til Forretning paa Grund af de høje Lodspenge. Rusland har kun faa Laster af Træ, medens Oliekager fra Petersborg ligger uforandret; Danmark har vedvarende Cementlaster ljenlig til Kombination. Vestsverig ligger mat, medens Østnorge har nogle Islaster med et lille Tillæg i Raterne paa Grund af det større Svind.

Den fragtledige Tonnage er nu kun lille, hvorved Konkurrencen er mindre.

Returfragter Vest fra ligger uforandret, dog med et

lille Tillæg for Kulfragter, der maa noteres 6½ à 7 £ til danske Havne.

Clayfragter er uforandret med vedvarende lang Tørn.

Angaaende de mindre Skibe kan det ikke nægtes, at Markedet er nærmest endnu flovere siden forrige Beretning, og at slutte Skibe paa Forhaand fra Nordtyskland er næsten ugørligt. Af Befragtninger kan nævnes Havre fra Stolpmünde 5 M., Rug fra Stralsund 3¾ M. og fra Rostock 3½ og 3¼ M. Lübeck noterer til Danmark omkring 3½ M. for Gibs og Jern, men har ellers ikke overdrevent meget fremme. Norge slutter for Feldspath til Hamburg 5 M., Stettin 4¾ M. og noterer baade Is og Cement fra Kristiania Distr. til Danmark. Sverig har slet ingen Forandringer at notere, og med Hensyn til Danmark er det baade fra Provinserne og fra Kjøbenhavn ualmindelig flovt. Provinserne har ganske enkelte Kartoffellaster særlig til Norge 5½ Kr., men er næsten blottet for Kornlaster, ligesom det heller ikke med Cement eller Kalksten er videre flot. Kjøbenhavn sluttede meget lidt, saaledes Soyakager til Hobro 17 Øre, Soyaskraa Bøgen 21 Øre, Majs til Præsto 12 Øre, Kul til Haarhølle 12½ Øre; nogen Udsigt til Bedring er der desværre ikke.

Fra Sø og Land.

Sejlkлубben Sundet giver sine Medlemmer gratis Søjlkursus hver Dag, med sin ny store Øvelsesbaad «Viking», under en lønnet Lærers kyndige Vejledning, Junior Medlemmer 5 Kr. aarlig. Enhver dansk Gut kan lære at sejle for 5 Kr. Klubbeas Adresse er Frederik Preisler, Købmagergade 13, Telefon 4599 og Øbro 3293. Klubskibet, som ligger i Lystbaadshavnen, har Telefon Palæ 674.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ny Damp-er. Dampskibsselskabet Atalanta, Reder M. Nissen, har i disse Dage gennem Firmaet Vilh. A. Bang kontraheret om en c. 3,500 Tons d. w. Fragtdamp-er med et hollandsk Værft. Skibet bliver et Søsterskib, til det i Fjor saumstedes byggede «M. I. Mandala».



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau
ved CHARLES HVILSØM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Send Opgave.

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.

Enas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Dunkerque 3/5. — Alexandra, Nielsen, pass. Peniche 1/5. — Algarve, Borries, ank. Oporto 3/5. — Anglo Dane, Kunn, afg. herfra 6/5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 4/5. — Antwerpen, Madsen, ank. Ghent 3/5. — Arkansas, Egense, afg. Boston 4/5. — Arno, Lepper, afg. Catania 21/4. — Aurora, Gommessen, afg. Riga 4/5. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Neapel 4/5. — Beira, Mortensen, ank. Lissabon 4/5. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 3/5. — California, Petersen, ank. Philadelphia 28/4. — Charkow, Søberg, ank. Petersborg 4/5. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Petersborg 4/5. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 3/5. — Christiansund, Andresen, ank. Trondhjem 4/5. — Dagmar, Mueller, ank. Riga 28/4. — Dania, Jørgensen, pass. Dungeness 30/4. — Douro, Sørensen, ank. Antwerpen 1/5. — Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 4/5. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 5/5. — Florida, Andersen, ank. New York 5/5. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristiania 6/5. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 4/5. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 2/5. — Hengest, Hansen, afg. herfra 6/5. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 4/5. — Jolantha, Kylesheeh, ank. hertil 3/5. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 3/5. — Kentucky, Andresen, afg. Leith 1/5. — Kiew, Tonnesen, ank. hertil 4/5. — Loire, Caignou, ank. Rochelle 5/5. — Louise, Svan, ank. London 4/5. — Louisiana, Jon Jørgensen, afg. herfra 5/5. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 2/5. — Maryland, Ørsted, afg. Cardiff 2/5. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 3/5. — Morso, Nellemann, ank. Madeira 25/4. — Nicolai II, Petersen, afg. Smyrna 3/5. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Havre 4/5. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 29/4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 28/4. — Pennsylvania, Lissner, ank. Newcastle 5/5. — Perm, Tramp, ank. London 4/5. — Pregel, Iversen, ank. Riga 1/5. — Romny, Bogvad, ank. Antwerpen 1/5. — Saga, Hansen, afg. Antwerpen 29/4. — Saxo, Rasmussen, pass. Holteuau 5/5. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 1/5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 6/5. — Thyra, Myhldorf, afg. herfra 2/5. — Tiber, Pape, afg. Reval 2/5. — Tomsk, Wiherg, ank. hertil 6/5. — Tula, Therkildsen, ank. Petersborg 26/4. — Tyr, Thanning, afg. herfra 5/5. — Vendsyssel, Henriksen, ank. Antwerpen 4/5. — Viking, Dam, ank. hertil 5/5.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Pernau 3/5. — Amalienborg pass. Hirtshals 3/5. — Brattingsborg ank. Rio de Janeiro 30/4. — Børglum ank. Fiume 27/4. — Dansborg pass. Sagres 2/5. — Elsborg afg. Rotterdam 2/5. — Esrom ank. Philadelphia 21/4. — Flynderborg ank. Windau 27/4. — Frederiksborg ank. Kjøbenhavn 3/5. — Guldborg pass. Sagres 29/4. — Gurra ank. Riga 3/5. — Hammerhus ank. Rio de Janeiro 17/4. — Harrildsborg pass. Skagen 3/5. — Hundborg ank. Hamburg 1/5. — Jelling ank. Huelva 28/4. — Jomshøj ank. Rotterdam 4/4. — Jungshoved ank. Poti 30/4. — Jøgersborg ank. Philippeville 30/4. — Kallundborg ank. Libau 20/4. — Kalo ank. Kristinestad 27/4. — Klampenborg ank. Nizza 25/4. — Kronborg afg. Pensacola 20/4. — Lejre afg. Romallo 3/5. — Marselisborg ank. Petersborg 2/5. — Næsborg ank. Petersborg 20/4. — Raudelsborg ank. Petersborg 1/5. — Silkeborg pass. Portland 1/5. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 3/5. — Skodsborg ank. Algier 3/5. — Spigerborg afg. Memel 1/5. — Stegelborg ank. Huelva 30/4. — Stjerneborg pass. Beachy Head 3/5. — Søborg ank. Petersborg 1/5. — Taaruborg ank. Danzig 2/5. — Ulfsborg pass. Gibraltar 2/5. — Uranienborg ank. Marseille 2/5. — Vordingborg afg. Methil 2/5. — Ørkild ank. Bona 30/4.

Det østasiatiske Kompagni. Fionia ank. Singapore 2/5. udg. Kina ank. Taipeh 3/5. udg. — Cathay ank. Kobe 4/5. udg. — Annam ank. Antwerpen 29/4. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 2/5. for udg. — Transvaal afg. St. Vincent 4/5. udg. — Siam afg. Port Said 5/5. hjemg. — Selandia afg. Penang 1/5. hjemg. — Buitang afg. Paramaribo 23/4. hjemg. — Arabien afg. Karatsu 1/5. hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 21/4. — Samui afg. Portland 25/4. udg. — Indien, ank. Kjøbenhavn 2/5.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Kjøbenhavn 4/5. udg.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, pass. Helsingør 5/5. for Ipswich. — Nexos, Basse, ank. Kollavik 5/5. — Laura, Thøgersen, ank. Malaga 5/5. — Nordsoen, Lund, afg. Åbo 5/5. til Raumo. — Stella, Schiff, ank. Mostagaueen 5/5. — Nerma, Degn, afg. Riga 4/5. til Bridport. — Nancy, Pedersen, ank. Boness 5/5. — Olga, Christensen, afg. Aguilas 4/5. til Burriana. — Karla, Nielsen, afg. Nantes 4/5. til Fowey. — Ulla, Hansen, pass. Dover 4/5. for Hamburg. — Thyra, Jessen, afg. Gaudin 4/5. til Malaga. — Polly, Mathiasen, ank. Antwerpen 4/5. — Bodil, Jensen, afg. Fowey 2/5. til Petersborg. — Marie, Nielsen, pass. l'Quessant 3/4. for Kartagena. — Rigmor, Thomsen, afg. Lissabon 3/5. til London. — Gerda, Iversen, ank. Liverpool 2/5. — Nora, Lauritsen, afg. Kartagena 1/5. til London. — Fylla, Brinch, pass. Helsingør 2/5.

for Petersborg. — Johanne, Mikkelsen, pass. l'Onessant 1/5. for Kartagena.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7/3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4/3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hull 2/5. til Kronstadt. — Russ, Petersen, ank. Halifax 19/4. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 3/5. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Blyth 2/5. til Kronstadt. — Michael Ontschoukoff, Harboe, afg. Halifax 30/4. til Preston. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Escuminac 28/4. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 2/5. til Campbellton. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Sydney 28/4. — Newa, Dahl, afg. Newcastle 27/4. til Campbellton.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Genua 22/4. — Sara, Jensen, ank. Kiel 5/5. — Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 1/5. — Ragnhild, Schultz, ank. Helsingborg 25/4. — Valborg, Hansen, afg. Riga 2/5. — Sjælland, Svarrer, afg. Lübeck 29/4. — Estrid, Hanson, ank. Riga 3/5. — Agnete, Dam, ank. Blyth 3/5. — Gunhild, Hansen, ank. Helsingør 2/5. — Hermia, Farup, afg. Aarhus 4/5. — Alise, Jørgensen, ank. Immingham 5/5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. San Felio 25/4. — Martha, Christensen, ank. Antwerpen 5/5. — Elna, Rathje, ank. Oran 28/4. — Thoreso, Pedersen, afg. Sfax 24/4. — Harriet, Larsen, ank. Tyne Dock 2/5. — Dagny, Therkildsen, ank. Aberdeen 3/5. — Simone, Mollor, afg. Blyth 4/5. — Jeanne, Olsen, ank. Blyth 1/5. — Vera, Riso, afg. Sfax 22/4. — Daisy, Jørgensen, ank. Gefle 1/5. — Annine, Leth, afg. Dunston 1/5. — Kamma, Løffler, ank. Boness 5/5. — Betty, Lagesen, afg. Sunderland 2/5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelva 4/5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Gefle 3/5. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 2/5. — Urania, Clausen, pass. Emden 3/5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Calais 5/5. — Europa, Friis, afg. Brügge 2/5. — Frankrig, Nielsen, afg. Carterot 17/4. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 4/5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Kartagena 3/5. — Alf, N. Clausen, afg. Kjøbenhavn 6/5.

Dansk-hølgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Antilla 27/4.

Nordseen. Nordland, Andersen, ank. Pillau 3/5. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 1/5. — England, Bennetsen, afg. Nykjøbing F. 1/5.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Bayonne 29/4. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Methil 6/5. — Nordpol, Nielsen, ank. Livorno 4/5. — Fanny, Nielsen, ank. San Pedro del Pinet 4/5.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Hamburg 1/5. — Fyen, Nielsen, ank. Riga 2/5.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Revkjøvik 29/4. — Nelly, Clausen, ank. Kjøbenhavn 6/4. — Alexy, Sørensen, pass. Sagres 1/5. for Kotka. — Dagny, Clausen, afg. Hamburg 2/5. til Lissabon. — Mary, Duhn, afg. Seaham 5/5. til Høbro.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Røen 28/4. — Gulfaxe, Faber, ank. Libau 30/4. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Danzig 3/5. — Rimfaxe, Wøhhardt, ank. Kjøbenhavn 2/5.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Hamburg 1/5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Sevilla 24/4. til Rotterdam. — London, Larsen, afg. Dunston 2/5. til Kjøbenhavn. — Paris, Andersen, ank. Wiborg 29/4. — Bryssel, Kaas, ank. Aarhus 1/5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Trinidad 13/4. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Gibraltar 1/5. til Hamburg. — Roma, v. Thum, ank. Antwerpen 26/4.

Ers. Enigheden, Jensen, ank. Helsingør 1.5.

Sejlskibe.

Svendborg. Galathea, Jensen, ank. Sundsvall 29/4. — Najaden, Rasmussen, ank. Riga 28/4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Kotka 28/4. — Cornwall, Petersen, ank. Raumo 28/4. — Constance, Hansen, ank. Frederikshavn 29/4. — Agnes, Nielson, ank. Wiborg 28/4. — Libra, Hansen, ank. Kotka 29/4. — Anna, Fisker, ank. Sundsvall 28/4. — Pallesen, Jensen, ank. Söderhamu 28/4. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Rødkjøbing 29/4. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Nystad 29/4. — Capella, Hansen, ank. Höganäs 29/4. — Embla, Mikkelsen, ank. Stockton 30/4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 1/5. — Clytia, Jensen, ank. Helsingør 30/4. —

Vera, Jensen, ank. Ørnskjoldsvig 30/4. — Haabet, Andreasen, ank. Charlestown 1/5. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Fowey 2/5. — Jason, Hansen, ank. Dieppe 1/5. — Erhardt, Larsen, ank. Mariager 3/5. — Lindhard, Madsen, ank. Hernösand 3/5. — Cimbria, Larsen, ank. Trawemünde 2/5. — Norden, Olsen, ank. Hernösand 3/5. — Roma, Nielsen, ank. Fowey 3/5. — Zampa, Wulff, Göteborg 3/5. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Aalborg 4/5. — Britta, Jensen, ank. Sundsvall 4/5. — Marie, Nielsen, ank. Riga 4/5. — Fulvia, Petersen, ank. Ørnskjoldsvik 5/5. — Peter, Hansen, ank. Oscarshavn 3/5. — Olga, Rasmussen, ank. Leitli 5/5.

Ers. Svip, Jensen, ank. Halmstad 28/4. — Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 28/4. — Nielsine, Christensen, afg. Kjøbenhavn 27/4. til Odense. — Alicante, Rasmussen, er afg. Drammen til Douglas. — Hejmdal, Staugaard, ank. Ceuta 29/4. — Vega, Petersen, ank. Colberg 28/4. — Lauritz, Polmer, ank. Middlesbro 28/4. — N. Hansen, Albertsen, ank. Cadiz 28/4. — Marthing, Friis, ank. Dysart 28/4. — Theodor, Andersen, ank. Stralsund 28/4. — Immanuel, Winther, ank. Rønneby 28/4. — Kirstine, Rasmussen, ank. Frederiksstad 29/4. — Diana, Hansen, afg. Santander 29/4. til Dunkerque. — Viking, Weber, ank. Blyth 30/4. — Norden, Rasmussen, er afg. Kristiania til Cardiff. — Christian, Eschen, ank. Frihavnen 28/4. — Alf, Hansen, ank. Trawemünde 30/4. — Vesta, Andersen, ank. Halmstad 30/4. — Rota, Ohlsen, afg. Maracaibo 30/4. til Liverpool. — Familiens Haab, Espensen, afg. Kjøbenhavn 30/4. til Aalborg. — Saga, Olsen, ank. Cadiz 30/4. — Levi, Bager, ank. Neustadt 1/5. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 1/5. — Saturn, Nielsen, er ank. Halmstad. — Chr. R. Rasmussen, Rasmussen, ank. Casablanca 1/5. — Johanne, Jørgensen, ank. Ramsgate 2/5. — Marsal, Hansen, ank. Svendborg 2/5. — Solon, Eriksen, ank. Trawemünde 1/5. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Reykjavik 1/5.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 7. Maj 1914. — Literatur. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — Frugtmarkedet. — Fra So og Land. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavn Borskurs.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

udbetaler intet Udbytte for Aaret 1913.

Kjøbenhavn, April 1914.

Bestyrelsen.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
røn og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Export A/S
ODENSE.

Ledig Legatportion.

Til Juni Termin d. A. bliver ledig en Portion af „Admiral Edouard Suensons Legat“ for afskadede Lodser af det tidligere østlige Overlodsdistrikt, eller deres Enker, stor 50 Kr. aarlig.

Lodser, der har tjent under Viceadmiral Suenson, have fortrinnsvis Adgang til Legatet.

Portionen, der er livsvarig under Forudsætning af vedblivende Trang og Værdighed, bortgives af Marineministeriet efter Indstilling af Lodsdirektøren, og udbetales med Halvdelen i hvert Aars 11. Juni og 11. Decbr. Termin ved Lodsdirektoratet.

Ansøgninger, stiledt til Marineministeriet, og skrevne paa ustemplet Papir, indgives inden Udgangen af Maj Maaned d. A. hertil.

Lodsdirektoratet, Livjærgade 23, Ø,
den 5. Maj 1914.

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 A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservecapital Kr. 000,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 17. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: CopenSura. Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10766.

HÄNSCHELL & CO. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

ZOO. HAVE

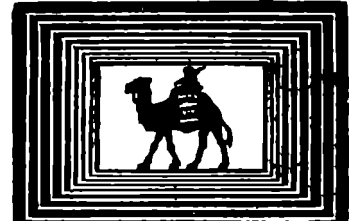
i Kjøbenhavn
køber gerne for den brugbare Dyr.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Tlf. 2014 F. Nielsens Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Remington,

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



Forlang altid
Otto Monsted's
OMA
Plante Margarine

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Maj 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	105 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
Danmark	86 - 81 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
Norden	82 ¹ / ₂ - 82	81 ¹ / ₂	82
Gorm			
Carl	84 - ¹ / ₄	84	81 ¹ / ₂
Dannebrog	97 ¹ / ₂ - 98 ¹ / ₄	98	98 ¹ / ₂
Skjold	61 ¹ / ₄ - 63 ¹ / ₄	63 ¹ / ₄	64 ¹ / ₄
Urania		10 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂
Neptun	86 - ¹ / ₄	86	86 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	92 - ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₂
Heimdals	103 - 102 ¹ / ₂	102 ¹ / ₂	103
Østasiatisk	130 ¹ / ₄ - 131	130 ¹ / ₄	130 ¹ / ₄
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	91 ¹ / ₄ - ³ / ₄	91 ¹ / ₂	93
Torm			
Inga			
Cimbris			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	59 - ¹ / ₄	59 ¹ / ₂	59 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiatisk Komp.			
Stats- og Kredittøren Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	83	82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditk.		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — 2. Serie		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% — — 1.		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østlitt. Kreditk.		87 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
4% — — 7.		90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	90 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østlitt. Kreditk.		90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		148 ¹ / ₂	149 ¹ / ₂
Privatbank	104 ¹ / ₂ - 104	104 ¹ / ₂	104 ¹ / ₂
Landmandsbank		134 ¹ / ₂	134 ¹ / ₂
Handelsbank		139 ¹ / ₂	139 ¹ / ₂
Kbhvns Laane- og Diskontobank		92	93
Burm. & Wain	85 - 84	81 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.			
Sukkerfabr.	226 - 225 ¹ / ₄	225 ¹ / ₄	226
Bryggeri Aktier	181 - ¹ / ₄	181 ¹ / ₄	181 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 6. Maj 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.22	18.18
Paris	72.50	
Amsterdam	150.80	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 5. Maj 1914

Russiske Noter	214.80
4% Russiske Consols	86.30
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	83.25
5% Mexikanske 1899	85.00
5% Rumæniske Stats	100.00
4% — — 1890	93.75

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

„Forenede Dampsk.“ 116,000, „Danmark“ 108,000, „Norden“ 56,000, „Carl“ 48,000, „Dannebrog“ 228,000, „Skjold“ 88,000, „Urania“ 40,000, „Dampskib. af 1896“ 92,000, „Heimdals“ 84,000, „Gorm“ 84,000, „Neptun“ 63,000, „Dansk-russisk“ 680,000, „Østasiatisk“ 56,000.

Møller & Rée.

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6471.
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.
Charles Hvilsom, Havnegade 21.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandsræde 3.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand,
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reell behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter för

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaristilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Nentlin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarilagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

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.

Stort Lager af færdigvævede Klædnager.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kraan. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progress“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hausgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensec.



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overall.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. **Faaborg.** Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.

Patent-Ophalingsbeddin for indtil 450 Tons Egeuvægt.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxogade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlæjes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vesteragade, **Aalborg.**

Metaltøberi.

Spec.: **Skibsarbejde.**

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skibarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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

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 Nutldens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faae overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 6818 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Ekspertlager i Frithavnen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. Registreret
(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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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.

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.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRIS.

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. JOURNALERN & Co. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

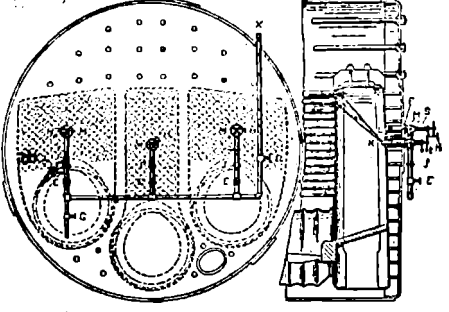
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Maj 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bageste Del af Kedlen. Hensor Ror, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggaskammeret, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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 Skibsuhrer.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Sølvtorvet 4. Telf. Øbro 1616 j.

Adr.: Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkere og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 5601

**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.**

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
for Sejl- og
Imprægneringsanstalt Presseningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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

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

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 Cylinderoller.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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 — Alt Skibsarbejde udføres.
Nyhavn 37 Specialitet: Skibsklosetter

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

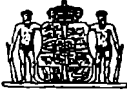
Vi fremhæve vor prisbelønnede

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



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

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøstergade 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.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Høstlager.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berg-Larsen. Telf. 120

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 20. Juni 1914 i Rudkjøbing.

Forslag, som ønskes behandlet, maa være indleveret til Bestyrelsen mindst 3 Uger forinden Generalforsamlingens Afholdelse.

Dagsordenen m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

P. B. V.

C. P. LUND,

Formand.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — eller 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.

Til Salg.

To 3-Mast Motorskonnerter

Staal, bygget 1912—13. Klasse \dagger 100 A 1. — Lasteevne 300 og 400 ts. — Kromhout-Motorer 80 HP og 90 HP. — Pris: 4250 £ og 5250 £ eller Bud.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

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 Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de auliske Foreningers Lokaler og hos Blanketsolers Eftd., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Afgifterne

ved

Gennemfarten af Panamakanalen

Interesserede indenfor Søfartskredse bedes lægge Mærke til de specielle Fordele

INTERNATIONAL BANKING CORPORATION

byder ved at iværksætte Indbetalingen af Kanalafgifterne ved dets Afdelingskontorer i

Panama og Colon.

International Banking Corporation anmoder i Anledning heraf de paagældende Firmaer om at henvende sig med Forespørgsler til dets Kontorer

NEW YORK

60, Wall Street.

LONDON

36, Bishopsgate, E. C.

eller til et af Afdelingskontorerne i San Francisco, Yokohama, Kobe, Bombay, Calcutta, Shanghai, Hong-Kong, Canton, Hankow, Peking, Manila, Cebu, Singapore, Mexico.

Kjøbenhavn, den 14. Maj 1914.

Betydning af Signaler fra Krigsskibe i Kiøls Krigshavnsgebet. Efter »Hansa« gen-giver vi nedenstaaende Bekendtgørelse over Signaler fra tyske Krigsskibe, som kan have Betydning for Skibe, der befarer Kejsers Wilhelm-Kanalen.

Flag B. Der bliver skudt med Torpedoer eller Skyts. Er Flaget hejst i Fortoppen, bliver der skudt fra Forskibet. Er det hejst i Stor- eller Krydstoppen, bliver der skudt fra Agterskibet.

Dette Signal bliver ogsaa hejst paa Krigsskibe, naar de afholder Øvelser i Kiølerfjord.

Sort, firkantet Flag, Krudtflag. Er Flaget hejst paa Pramme eller andre Fartøjer betyder det, at der er Eksplosionsstoffer om Bord. Er det hejst paa Krigsskibe betyder det, at der bliver taget Ammunition om Bord.

Rødt firkantet Flag eller en rød Kugle. Er Signalet hejst paa en Pram betyder det, at der er Dykker nede. Skibe maa derfor passere i stor Afstand og med ikke større Fart end 7 Sm. Passerer man indenfor en Afstand af 200 m., maa Farten ikke være mere end 5 Sm.

Flag F. Hvis dette Flag er hejst over Orlogsslaget afholdes der Gudstjeneste om Bord, hvorfor Adgang til Skibet er forbudt, saalænge Vimplen vajer. Hvis Flaget hejses til Top, op og ned, betyder det: Mand over Bord. Det Skib, som giver dette Signal, skal man i alle Maader give god Plads til at manøvrere paa.

Sort-hvidt Flag. Føres det i Boven paa kejserlige Baade, betyder det: Politibaad. De Anordninger som Føreren af en saadan giver, har samtlige Civil- og Militærpersoner at rette sig efter.

I Kiøler-Ugen, ved Stabelafløbninger og naar Kejsereen er til Stede, bliver dette Flag ofte anvendt.

Flag H. Skibet har til Hensigt at gaa ind til Værft eller i Tørdok, hvorfor der skal gives det god Plads for sine Manøvrer. Det sættes i Fortoppen. Om Natten bliver der sat to røde Lanterner under hinanden og der bliver vist Blus (Flackerfeuer).

Flag V. Skibet har til Hensigt at ankre, at gaa til Bøjen, lette Anker eller kaste los fra Bøjen. Selv om der ikke bliver givet et særligt Lydsignal, skal man gaa af Vejen for Skibet.

Hvidt Flag med en bred rød Rand, i Fortoppen. Skibet er ved at rette Kompasser. Man skal gaa af Vejen for det.

Paa Torpedobaade er dette Flag sædvanlig hejst paa Stormasten.

En lang Tone med Sirene eller Dampfløjte. Krigsskibet ønsker at dets hidtidige Kurs, eller at den, ved Benyttelse af de i Søvejsreglerne Art. 8 angivne Lydsignaler, betegnede ny Kurs, ikke maa krydse i Fartsretningen.

Damp- og Sejlskibes Vigepligt i særlige Tilfælde. 1) Dampfartøjer, der ikke har den for Marinefartøjer i særlige Tilfælde gældende Forret, eller som ikke har Ret til at føre et Autoritetsmærke, skal vige af for enhver Robaad i en sikker Afstand, mindst 30 m.

2) Formaar et Dampfartøj, af en eller anden Grund, ikke at vige af for et Sejlfartøj, en Baad eller et andet Fartøj, saa skal det gøre dette opmærksom derpaa, ved fire korte, hurtig efter hinanden følgende Toner, af sit Lydsignalapparat, og efter Omstændighederne samtidig stoppe eller bakke Maskinen. Herefter skal det Fartøj, som er varskoet paa denne Maade af Dampfartøjet, anvende alle til Raadighed staaende Midler for at gaa af Vejen for dette. Dampfartøjet bliver dog ikke herved fritaget for ogsaa fra sin Side, at gøre alt, hvad der er muligt, for at undgaa Sammenstød.

Forholdsregler overfor Eskadre. 1) Ethvert Skib er forpligtet til rettidig at vige af for en un-

der Fart værende Eskadre af Krigsskibe. Det er forbudt at gaa ind mellem Eskadrens Skibe.

2) Skibe, som er i Tvivl om, hvorvidt Krigsskibene sejler i Eskadre, skal handle som om dette var Tilfældet.

The Baltic and White Sea Conference, der for Øjeblikket holder Møde i London og repræsenterer Rederier fra alle søfarende Nationer fra Spanien Nord paa med en samlet Tonnage af 4,399,644 Tons, har enstemmigt vedtaget en Resolution, hvori stærkt betones de ødelæggende Følger af Retten til under Krig at kapre Handelskibe, og Regeringerne anmodes om at overveje Spørgsmaalet om Ophævelse af Retten til at tage Handelskibe, saafremt de ikke har Kontrabande om Bord. I Resolutionen kræves endvidere, at Priseretternes Afgørelser underkastes en international Domstols Revision.

Christensen, Kjøbenhavn, Hansen, Bergen, Bergsen, Stavanger, Blomberg, Stockholm, og Jantzen, Kristiania, deltog i Diskussionen og gav alle principielt Resolutionen deres Tilslutning. Jantzen udtalte, at en Tale som den engelske Udenrigsminister Grey havde holdt om dette Emne var et Eksempel, hvis Betydning vanskeligt kunde overvurderes.

Konferencen har enstemmigt genvalgt Noble til Formand og vedtaget at afholde næste Aars Konference i Bryssel.

Skibsbrand. New York, 5. Maj. Cunard-Liniens Damper »Franconia« har i et traadløst Telegram over Sable Island meddelt, at den har optaget en Baad med 13 Overlevende fra den engelske Damper »Columbia«, der var paa Rejse fra Antwerpen til New York. I Baaden fandtes endvidere Liget af Oversteward Matthews. En anden Baad med 1. og 2. Styrmand og 17 Mand om Bord drev endnu omkring paa Havet. Om Natten den 3. ds. var der opstaaet Brand om Bord paa »Columbia«. Kort efter Brandens Udbrud fandt der en Række voldsomme Eksplosioner Sted, der bl. a. ødelagde det traadløse Telegrafapparat. De Reddede var meget forkomne efterat have drevet om paa Havet i 40 Timer. »Franconia« fortsætter Eftersøgningen efter den anden Baad.

Funktionærer ved Leyland Selskabet erklærer, at Selskabets Damper »Columbia«, der kom i Brand paa Atlanterhavet, havde en Besætning paa 60—70 Mand, men ikke medførte Passagerer.

— Sable Island, 6. Maj. Damperen »Manhattan« har hertil sendt et traadløst Telegram om, at den fra en drivende Baad har optaget Kaptajn Macdonald og 13 Mand af Besætningen fra Damperen »Columbia«. »Manhattan« fortsætter Eftersøgningen efter den 3. Baad, hvori der menes at være 19 Mand. (Ritz, Bur.)

Danske Sømand døde i Udlandet. I Følge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Leith til Udenrigsministeriet menes en i Danmark født 53-aarig Sømand, W. Brown (?), at være omkommet ved det i Glasgow hjemmehørende Dpsk. »Dunreggan«s formodede Forlis i Efteraaret 1913. Den paagældende boede, naar han var i Land: 103, Water Str., Aberavon. Personer, der maatte kunne give Oplysninger om den paagældendes Slægt og Hjemsted i Danmark, bedes henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, Kjøbenhavn.

I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet er en formentlig i Kjøbenhavn hjemmehørende Sømand ved Navn William Hansen, der den 7. December 1912 i Montevideo var blevet forhyret som 3. Styrmand med den italienske Brigantine »Biagio O«, afgaaet ved Døden af Tuberkulose paa et Hospital i Newcastle, New South Wales, den 22. Februar f. A. i en Alder af 38 Aar.

Personer, som maatte kunne give Oplysning om Af-

døde eller hans nærmeste Slægt, anmodes ligeledes om at henvende sig skriftligt til Udenrigsministeriet.

Overenskomst mellem tyske Dampskibsselskaber. Hamburg, den 4. Maj. Mellem Nordd. Lloyd og Hamburg—Amerika Linien er der opnaaet Enighed om Tilvejebringelse af Driftsfællesskab for begge Selskabers nordamerikanske og østasiatiske Forretning.

(Ritz. Bur.)

Nyt Sømandshjem. Køge, den 3. Maj. Et nyt Sømandshjem indviedes i Dag ved Køge Havn. Hjemmet er opført med Støtte af Borgere og Institutioner i Køge. Ved Indvielseshøjtideligheden talte Sømandsmissionær Rasch.

(Ritz. Bur.)

Fra Det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 262. Østersøen mellem Falsterbo og Christiansø. Foreløbig Udgave. Pris 2,50.

Sejladsen paa Hvidehavet. Konsulatet i Archangelsk indberetter telegrafisk til Udenrigsministeriet, at Isgangen paa øvre Dvina er begyndt, og at Isgangen ved Archangelsk ventes paabegyndt omkring Midten af Maj. Endvidere rapporteres. Hvidehavet fuldt af Drivis.

Lovforslaget om Thyborøn Kanal vedtoges den 7. ds. ved 3. Behandling enstemmigt i Landstinget og er nu færdigt fra Rigsdagen.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler den 8. Maj. Atter uhindret Passage omkring Langanen og Melrakkasletten. Kun ubetydelig og spredt Drivis. Den 11. ds. Is 30 Km. Nord for Siglufjord. Sydvestlig Brise.

Konsulatvæsnet. Den 11. Maj har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Bahia Blanca, Argentina, Chr. Nielsen, Afsked.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Byen Benghasi i Tripolitanien er erklæret for pestsmittet, og Skibe, der ankommer fra denne Havn til tunesiske Havnestæder er underkastet de almindelige Karantænebestemmelser.

Dampskibsselskabet »Nordsøen« er den 12. ds. ved So- og Handelsretten blevet erklæret konkurs.

M/S „Morten Jensen“.

Motor-Sejlskibe.

Gengivet efter Ingeniøren.

Paa Frederikshavns Værft & Flydedok A/S er der i 1913 fuldført en 4-mastet Staalskonnerter, som er paaaglet med megen Interesse i maritime Kredse.

Det store Fartøj paa 800 Tons Deplacement er forsynet med en Hjælpe-motor paa ikke mindre end 160 HK., og Skibet staar derved som det nyeste og største Led i den Udvikling i Sejlskibsfarten, der er betegnet ved Hjælpe-motorens Indførelse.

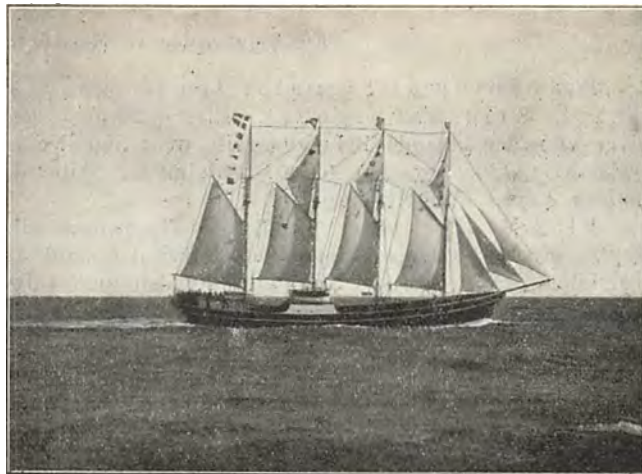


Fig. 1.

Karakteristisk for denne Udvikling er det, at Maskinkraftens relative Størrelse stadig forøges, og det her omhandlede Skib betegner altsaa tillige en Forøgelse af Motor-Sejlskibenes reelle Størrelse. Motoren spiller efterhaanden ikke alene Rollen som Hjælpekraft til at bringe Skibet i Havn, op gennem lange Revier eller give det nogen Avance i Vindstille eller Storm, — Motoren arbejder nu som en Faktor sideordnet med Sejlene, saa at Skibet under alle Forhold kan gøre en vis Minimumsfart og derved føre sin Fragt frem ligesaa paalideligt og uafhængigt som en Dampers samtidig med, at der drages Nytte af Naturkraften: Vinden, som bydes den gratis.

Et Motorskib har desuden den Fordel fremfor Sejlskibe, at det ved Losning og Lastning i Havn gaar i Dampertørn, d. v. s. dens Rettighed til Losning ved Kaj efter Ankomst til Havn er jævnsides med Damperses forud for Sejlskibe.

Man vil se, at alt i alt bydes der Motor-Sejlskibet saa mægtige Fordele, at det fremtræder som en dygtig Kon-

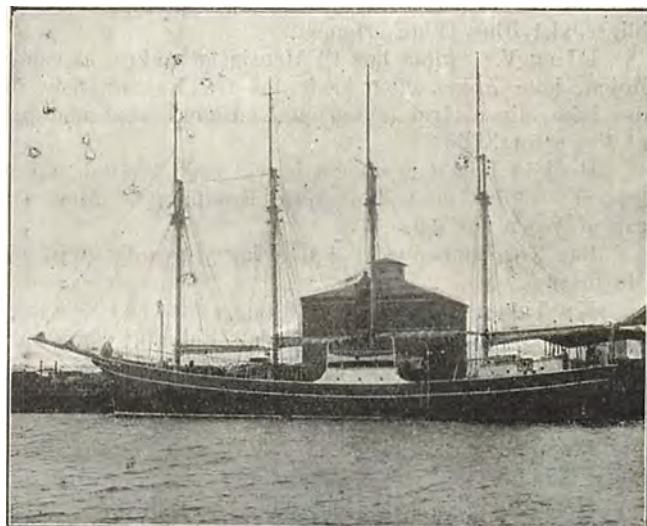


Fig. 2.

kurrent til Dampskibet i Præcisionsfart, og for Skibsrederne frembyder det sig som et arbejdsdygtigt og økonomisk Værktøj, der i sig selv rummer store Forretningsemner.

Det omhandlede M/S. »Morten Jensen«, der er bygget til Mægler F. L. Knakkegaard, Nykøbing M., har en Længde af 135' — Bredde 30' — Dybgang 11' — 390 Reg. Tons — Lasteevne 500 Tons. Det er rigget som 4-mastet Fore- and Aft-Skonnerter med fire lige høje Master, der i Forbindelse med det finformede Skrog giver Fartøjet et elegant og pynteligt Udseende (Fig. 1 og 2).

Bov- og Laaringslinier er i øvrigt ret fyldige, som det sømmer sig en Fragter. Klipperstævnen er nedentil is-

brydende for at kunne arbejde sig frem i Havarmene i den kolde Aarstid. Som en yderligere Tilnærmelse til Damperne findes der midtskibs en let Overbygning, hvori Kabys, Proviant, Inventarierum og Cabins er anbragt; desuden er her opstillet en Dæksmotor til Drivning af Motorspillene. Denne Overbygning forøger i høj Grad Pladsen i Skibet paa en forholdsvis billig Maade. Forude er rummelige Folkelukal'er, agter Kaplajnens, Styrmandens og Maskinpasserens Kahytter, alt smukt og moderne indrettet.

Til Rigningen hører foruden de fire Storsejl 3 Stagsejl og 4 Gaffeltopsejl. Storsejlene er forsynet med Patentrebeapparat, hvilket ogsaa maa betegnes som en Nyhed indenfor Fragtfartøjerne.

I Maskinrummet agten for Lasten og delvis under Agterkahytten findes den 160 HK. Bolinder Raaoilomotor

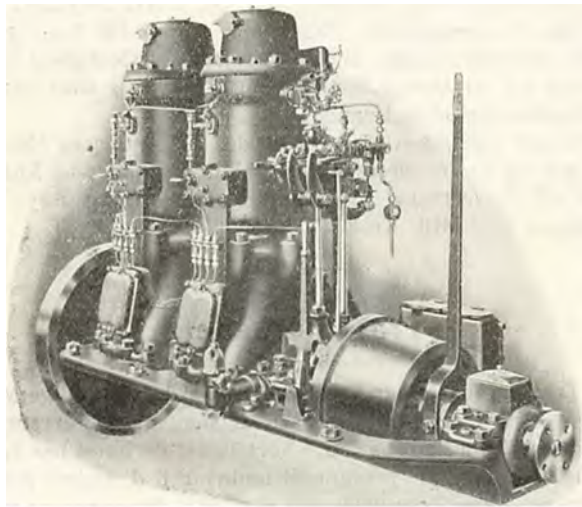


Fig. 3.

fra J. & C. G. Bolinder's Mek. Verkstads A/B., Stockholm, leveret gennem dette Værks Repræsentanter for Danmark, N. C. Breit & Co.

Maskinen er 2-Cyl. direkte omstyrbar To-Takts Motor (Patent Rundløf) og udvikler 160 eff. HK. ved 225 Omdr. pr. Minut (Fig. 3 og 4). Principet for Omstyringen er ved en Forindsprøjtning og Fortænding af Raaoilje i Cylinderen at give Stemplet en Modekspllosion under sin Opgangsperiode, hvorved det drives tilbage og bevæger Krumtapakslen i den modgaaende Omdrejningsretning.

Fig. 5 viser den skematiske Brændstofpumpe B og Bakpumpen C, der faar deres Bevægelse fra Pendulvægtene F og T. Broen H kan ved Haandspagen G drejes om Tappen N, hvorved Arbejdspumpens Pendulvægt løftes ud af Virksomhed, medens Bakpumpens Pendulvægt bringes i Virksomhed. I det Øjeblik, Reversionen foregaar fører automatisk Kvadranten K Broen II tilbage til sin oprindelige Stilling, hvorved Pendulvægten F atter bringer Driftspumpen i Arbejde.

Maskinen kan desuden manøvreres til langsom Gang dels ved at løsne Fjederen L, hvorved Motoren tager Udsættelse, dels ved at sænke Punktet M, der er Omdrejningspunkt for Vinkelvægtstangen E, og derved forøge Afstanden mellem Regulatorvægten F og Pumpen B, saaledes at Pumpens Slaglængde formindskes og den indsprøjtede Oilmængde ligeledes.

Hovedakselen og Propellerakselen er samlede med Friktionskobling.

Motoren startes med Trykluft fra en Beholder, der fyldes direkte fra Maskinens Eksplosionsrum.

Der findes Vægsmøring paa Hovedlejerne og Tryksmøring i Cylinder og Krumtaplejer. Cylinderne er indvendig eksakt cirkulære, glatlebne som et Spejl, hvorved Friktionen og Slitagen indskrænkes til et Minimum.

Motorens Brændselsforbrug er c. 230 gr pr. HK.-Time (240 garanteret, se nedenfor); der benyttes en Blanding

af Solarolje og tungere Oljer. Foruden Tanke til en Beholdning af 50 Tons Olje er i Skibet indbygget Vandbal-

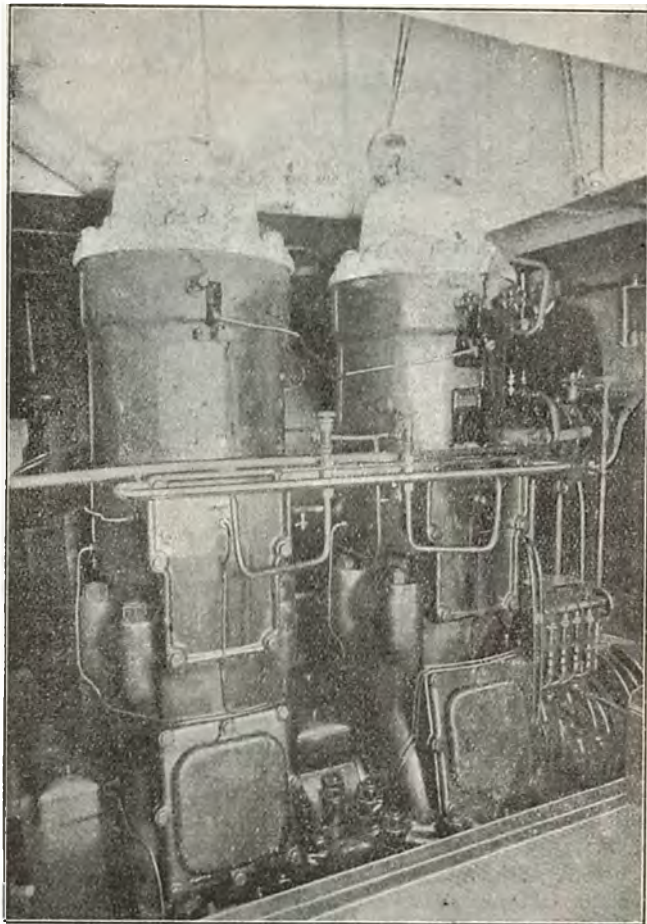


Fig. 4.

lasttanke, der fyldes og tømmes af en i Maskinrummet opstillet Centrifugalpumpe.

Til Drivning af denne Pumpe og de 3 paa Dækket staaende Lossespil er der i Overbygningen paa Dækket opstillet en stationær Raaoiljemotor paa 10 HK. Dennes Bevægelse overføres til en langskibs Transmissionsaksel, der ved koniske Tandhjul og Friktionskobling er forbun-

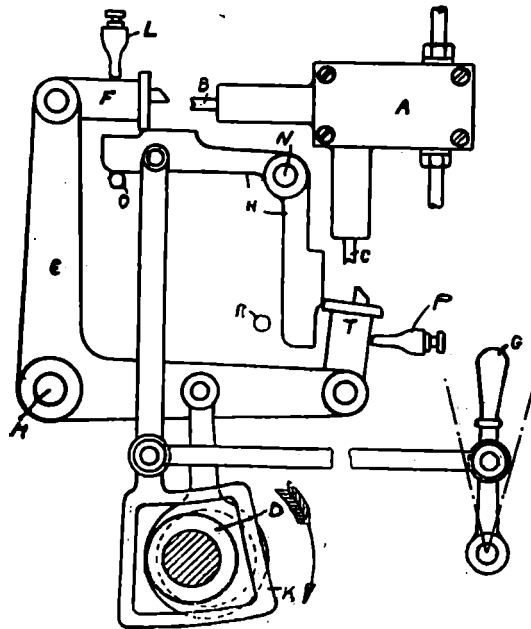


Fig. 5.

det med Spillene (Fig. 6) og ved Remtræk med ovennævnte Pumpe.

Fredag d. 26. September f. A. afholdtes Prøvetur ved Hirtsholmene i Overværelse af Rederiet, en Del interes-

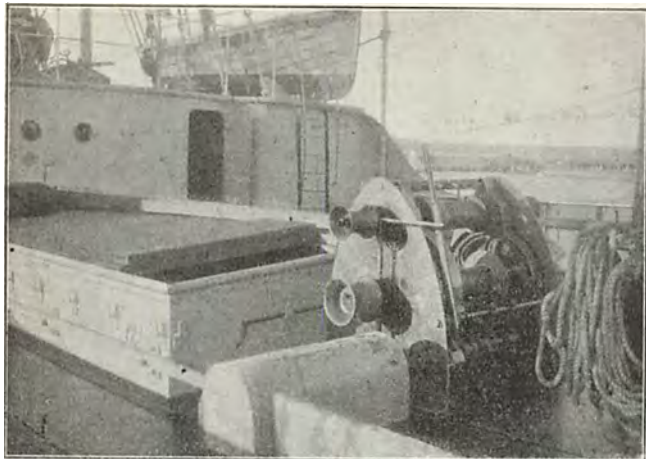


Fig. 6.

serede Tilskuere og Pressen, med det smukke Resultat, al Farten var 8 Knob for Maskinen alene og 12 Knob for Maskine og fulde Sejl; det blæste friskt af OSO, til Tider flovt.

(Sluttas.)

Det Vestindiske Kompagni

har udsendt Beretning for det første Driftsaar fra 16. Oktober 1912 til 31. December 1913. Det hedder deri bl. a.:

Aktieselskabet Det Vestindiske Kompagni stiftedes den 16. Oktober 1912. Selskabet blev stiftet med en Aktiekapital af 3 Mill. Kr., der vil blive indbetalt, efterhaanden som der bliver Brug for den. Samtidig tilbød man Aktietegnerne i det med Koncessionen som Basis tidligere paatænkte Selskab at ombytte de tegnede Aktier med tilsvarende Beløb i Obligationer, hvoraf der fra 1. Oktober 1912 svares 4 pCt. Rente p. a., med Ret til i Løbet af 1916 eventuelt at ombytte dem med Aktier til Pari Kurs. Det saaledes fremkomne Obligationslaan andrager pr. 31. December 1913 2,291,300 Kr. og forøges med 708,700 Kr. til 3 Millioner Kr., saaledes at Aktiekapital og Obligationslaan tilsammen vil andrage 6,000,000 Kr.

Paa Grundlag af forud foretagne Boringer, Opmaalinger og andre stedlige Undersøgelser var man i Stand til allerede inden Udgangen af 1912 at skride til Udbydelse af Uddybnings-, Opfyldnings- og Bolværksarbejderne i Long Bay, der derefter overdroges Firmaerne N. C. Monberg og J. Saabye & O. Lerche i Entreprise. Disse omfattende Arbejder, som hovedsagelig bestaar af en Landvinding begrænset af en c. 750 Meter lang Kajindfatning og en c. 130 Meter lang Kystbeskyttelse samt et foranliggende Bassin med en største Dybde 9,5 Meter, skal efter Kontrakten staa færdige i November 1914.

I Forbindelse med Kajanlægget er foreløbig planlagt et Kuldepot med tilhørende Krananlæg til Forsyning af Skibe, Vejanlæg, et Elektricitetsværk, et Oljetankanlæg og Pakhusbygninger; endvidere et Vandforsyningsanlæg.

Til Kuldepotet, som er beregnet til eventuell at kunne rumme indtil 180,000 Tons Kul, er der med Aktieselskabet Titan kontraheret om Bygningen af to Kraner, hvortil Fundament bygges af N. C. Monberg, J. Saabye & Lerche. Dette Anlæg tillige med den vestlige Del af Kajen, hvorpaa det skal ligge, forventes at staa færdig til at tages i Brug i August 1914.

Elektricitetsværkets Bygning, som er opført af Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik, afleveredes i Slutningen af Januar 1914, og i samme Maaned paabegyndtes Opstillingen af de af Burmeister & Wain og Aktieselskabet Titan i Forening leverede Dieseldynaer.

Den elektriske Installation, som skal levere Lys og Kraft til Havneanlægget, vil eventuelt kunne levere Strøm ogsaa til Byen Charlotte Amalies Forsyning med elektrisk Belysning, til en Iraadløs Telegrafstation og industrielle Anlæg udenfor Havneanlægget.

Under Hensyn til ovenfor nævnte Anlæg og med fremtidige Udvidelser for Øje har Kompagniet erhvervet de omkring Long Bay beliggende Grunde saaledes at det nu ejer hele Stranden langs Bugten.

De erhvervede Arealer udgør c. 1,040,712 Kvadratalen og har ialt kostet Kr. 494,185.94. Med Undtagelse af det Compagnie Générale Transatlantique tilhørende saakaldte franske Værft og Grundareal, som maaler c. 117,500 Kvadratalen og har kostet Kr. 404,565.48, er Grundene, som det vil ses, erhvervet meget billigt.

Med Henblik paa Løsningen af det for St. Thomas saa vigtige Vandspørgsmaal, som ved forøget Skibsfart vil blive endnu mere aktuelt, har der været foretaget foreløbige Undersøgelser. Disse har dog hidtil ikke givet noget tilfredsstillende Resultat. Der er Mulighed for, at man for at opnaa tilstrækkelig Forsyning maa skride til Destillering af Saltvand.

Indtil Udgangen af 1913 er der à Konto paa Havneanlægget og andre dermed i Forbindelse staaende Anlæg, samt til Erhvervelse af Grundarealer i Long Bay etc. medgaaet c. 2 Mill. Kr.

Fragtmarkedet.

Der er ingen Bedring at spore paa de forskellige Markeder. Fra La Plata gøres saa at sige ingen Forretning, og fra Amerika lige saa lidt. Sortehavet derimod har taget en Del Tonnage pr. prompt til omkring 6 d. højere Rater. Østersøen ligger fremdeles elendigt, idet der synes at være en Del fragtsøgende Tonnage, hvorimod Ordre, i hvert Fald Ordre til lønnende Rater, er særdeles knappe. Der sluttedes i Ugens Løb i de forskellige Markeder som følger:

Østen: Hvede Sydaustralien 21/9 U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, Maj. Soyabønner Wladiwostock/U. K., Kontinentet eller Kjøbenhavn 20/6 pr. 25. Maj—10. Juni. Ris fra Birma 16/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, Juni. Bombay 12/ Dødvægtbasis én Havn U. K. eller Kontinentet, 12/6 to Havne. Maj—Juni, 14/6 to Havne pr. Juli. Kurrachee/udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 10/ net terms, prompt, 12/3 O. C. pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Nikolajeff, Odessa eller Kherson 6/9 Rotterdam, 7/ Antwerpen, Emden eller Weseren, 7/3 Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt. Novorossisk 8/6 Danmark, 10/ Oljekager, prompt. Sulina Basis 6/6 Rotterdam, 7/6 Belfast, Frs. 8 Genua eller Marseille, prompt, mindre Baade 7/6 N. C. eller »any«, 8/ Hamburg, prompt. Azow (store Baade) 7/6 Rotterdam, ingen Reduktion, prompt, mindre Baade 8/3 à 8/9 N. C. eller »any«, 8/9 à 9/3 Hamburg, prompt. Donauen 7/6 Rotterdam, 7/9 Antwerpen, 8/ Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt. Erts 8/ Poli/Rotterdam (7,500 med 800/800 daglig).

Midelhavet etc. Limiona/Glasgow 6/3 (5,400). 5/ Villarios Pier/Emden (3,800), 5/ Carthagen/Emden (5,600), 5/9 Middlesbro (4,300) og 6/ Pomaron/Harburg (1,350). Fra Bilbao sluttedes 4/ Cardiff (4,000), 4/6 Glasgow (3,600), 4/3 Middlesbro (3,200), 4/3 Tynedock (3,300) og 4/4½ Rotterdam (3,400).

Nordamerika. Planker 35/ Halifax eller Bay of Foundy/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (1150); Maj. Korn 2/ Montreal/Avonmouth eller Rotterdam, Juli; 2/ Baltimore/udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 25—30,000 Qrs. August. Kul 9/6 Baltimore/Marseille, 9/9 Virginia/Neapel, 13/9 Norfolk/La Plata, Maj—Juni. Bomuld Galveston 27/ Bremen Maj. Tommer fra Golfen eller to Havne 72/6 Rotterdam (1,400 Stds.) Maj—Juni. Pensacola

(Fortsættes efter »Beret. for Søfar.«)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 631. Sumatra, West Coast—Tiko Road. Pulo Ujong light—Further details. Former Notice, No. 160 of 1914. Position. On west side of island, at a distance of a about three-quarters of a cable, south-westward, from former position. Lat. $0^{\circ} 25\frac{1}{2}'$ S., long. $99^{\circ} 53\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. Fl., ev. 15 sec., 46 ft., vis. 11 m. (U). Details: Character. A flashing white light every fifteen seconds, showing thus: —
Flash, — eclipse.
Fl., — 12 secs.

Elevation, 46 feet. Visibility, 11 miles, from 314° (N. 46° W. Mag.), through north, to 140° (S. 40° E. Mag.). Structure. White framework, 46 feet in height. Remarks. The light is unwatched. Variation. Nil. (Notice No. 631 of 1914, dated 29th April.)

Charts affected. No. 2760, Acheh head to Chingkok bay, with plan. No. 709, Ujong Masang to Ujong Indrapura. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 829 a. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 328.

No. 632. Sumatra, West Coast—Tabujong Road. Pulo Labu light—Further details. Former Notice, No. 349 of 1914. Position. On the summit of the rock. Lat. $0^{\circ} 51'$ N., long. $98^{\circ} 55\frac{1}{4}'$ E. Abridged description. Lt. Fl., ev. 3 sec., 135 ft., vis. 16 m. Details: Character. A flashing white light every three seconds, showing thus: — eclipse.
Flash, — 2½ secs.

Elevation, 135 feet. Visibility, 16 miles, from 299° (N. 61° W. Mag.), through north, to 209° (S. 29° W. Mag.). Structure. White framework, 46 feet in height. Variation. Nil. (Notice No. 632 of 1914, dated 29th April.)

Charts affected. No. 855, Plan of Tabujong road. No. 2760, Acheh head to Chingkok bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 823 a. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 317.

No. 634. Japan—Inland Sea. Shiaku Seto—Alteration in character of lights on light-buoys. (a) Okino su light-buoy: Position. On northern side of western end of Okino su (Conqueror) shoal. Lat. $34^{\circ} 20\frac{1}{4}'$ N., long. $133^{\circ} 44\frac{1}{4}'$ E. Details: The fixed red light has been replaced by a flashing red light every three seconds. (b) Kawara su light-buoy: Position. On southern side of eastern end of Kawara su (North) shoal. Lat. $34^{\circ} 20\frac{1}{2}'$ N., long. $133^{\circ} 40\frac{1}{2}'$ E. Details. The occulting white light has been replaced by a flashing white light every three seconds. (Notice No. 634 of 1914, dated 29th April.)

Charts affected. No. 128, Channels between Bingo nada and Ozuchi jima. No. 2875, Nakai (Seto uchi). Publications. Japan, Korea, &c., Pilot, 1904, pages 449, 450; Revised Supplement, 1909. Japan Pilot (in press), pages 318, 321.

No. 635. Japan—Inland Sea. Habushi Iwa light-beacon—Alteration in characteristics of light. Position. Lat. $34^{\circ} 20\frac{1}{4}'$ N., long. $133^{\circ} 42\frac{1}{2}'$ E. Abridged description of new light. Lt. Gp. Fl. (2), ev. 9 sec., 33 ft., vis. 10 m. (U). Details. The fixed white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: — Character. A group flashing white light showing a group of two flashes every nine seconds, showing thus: —
Flash, — 2 flashes.
Fl., — 7 secs.

Elevation, 33 feet. Visibility, 10 miles. Power, 100 candles. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 635 of 1914, dated 29th April.)

Charts affected. No. 128, Channels between Bingo nada and Ozuchi jima. No. 2875, Nakai (Seto uchi). Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1977. Japan, Korea, etc., Pilot, 1904, page 449. Japan Pilot (in press), page 320.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgives ugentlig. Abonnement tegnes paa alle egl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogeldtterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsviude er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den mievleende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

Paa Søkort-Arket er udkommet:

Kort Nr. 262. Østersøen mellem Falsterbo og Christiansø. Maalestok 1 : 160 000, med Specialkort: 1) Rønne 1 : 8 000. 2) Nexø 1 : 6 000. 3) Christiansø 1 : 6 000. 1914. Foreløbig Udgate. Pris paa Papir Kr. 2,50.

I. Østersøen.

856. Sverrig. Söderarm—Stockholm. Lerskären. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18/456. Stockholm 1914.)

Östra Lerskåret Fyr er forandret til at vise Et-Lyn hver 1 s., og Västra Lerskåret Fyr er forandret til at vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s., (altsaa modsat den oprindelige Bestemmelse). Lysvinklerne er uforandrede. c. $59^{\circ} 44\frac{1}{4}'$ N. $19^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{2}{66}$. København 1914.)

857. Sverrig. Bottniske Bugt. Rödskallen Lodsplads. Fyr tændes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18/454. Stockholm 1914.)

Ved Rödskallen Lodsplads skal der den 1ste August 1914 tændes et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 80° til 100° ;
2. hvidt i — — — 100° — 125° ;
3. rødt i — — — 125° — 143° .

Flammens Højde: 3 m. Pyramideformet Fyrhus. Brændetid: 1ste August til Søfartens Ophør. $65^{\circ} 18' 33''$ N. $22^{\circ} 22' 45''$ E.

858. Finland. Raumo. Pien-Ruohokari. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1107. Berlin 1914.)

I Pien-Ruohokari Fyr er indsat en Lysvinkel, der afvælsende viser hvidt og rødt Lys (uden Linse) i Pejlinger fra 288° til $331\frac{1}{2}^{\circ}$. c. $61^{\circ} 09' N.$ $21^{\circ} 23' E.$

859. Rusland. Flinske Bugt. Royal. Leontiva. Lystønde forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1110. Berlin 1914.)
Den røde Lystønde ved S.-Enden af *Leontiva* (*Leontice*) Banke S. for *Naryö* er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2 s., c. 59° 30 $\frac{3}{4}$ ' N. 24° 36 $\frac{1}{4}$ ' E.
(Kort Nr. 155 og 205.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1899. København 1913.)

860. Tyskland. Adler-Grund. Oplysning om Vrag og Vraglystøndes Beliggenhed.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1103. Berlin 1914.)
Vraglystønden ved Vraget af Damperen *Norden* ligger paa 54° 46' 33" N. 14° 21' 22" E. Vraget ligger c. 300 m 25° (mstv. NE. t. N.) fra Vraglystønden. Dybden over Vraget er 1,5 à 2 m.
(Kort Nr. 160, 206 og 262. Danske Lods Side 462.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/507. København 1914.)

861. Tyskland. Kleines Stettiner Haft. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1241. Berlin 1914.)
Fra den 1bde til den 29de Maj og fra den 2den til den 13de Juni 1914 skydes paa Hverdag fra Kl. 8 Fm. til Kl. 12 Md. fra en Øvelsesplads SW. for Landsbyen *Garz* mod SW.; S. og SE. ud over Søen. Fra den 2den til den 13de Juni skydes fra en Plads SE. for *Neuerow* i samme Retning. Skibe, der passerer Farvandet i E.—W.-lig Retning, maa paa Strækningen mellem Fyrskibene *Woiwig* og *Elb* und *Bock* holde c. 2000 m S.-liggere end den sædvanlige Rute. Skydepladsen begrænses mod W. af Linien: Fyrskibet *Woiwig*—Landsbyen *Garz*. Pladsen er afmærket med Spiritønder med grønt Flag. Paa Skydepladsene hejses under Skydningen en rød-gul Ballon. Pramme, Polthartøjer m. m. viser grønt Flag.
Garz: 53° 53' N. 14° 10 $\frac{3}{4}$ ' E.

862. Tyskland. Femerbælt. Sømærker flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1171. Berlin 1914.)
Paa Grund af Dybdeforandringer er følgende Sømærker flyttet:
1. Den hvide Spiritønde med E.-lig Topbetegnelse *Staberhuk O* er flyttet til 54° 24' 18" N. 11° 20' 48" E.
2. Den røde Spiritønde med 2 Balloner, E. t. S. for *Ohlenburg-Huk*, er flyttet til 54° 28' 51" N. 11° 18' 41" E.
3. Den røde Spiritønde *Preener Untiefe*, E. for *Ohlenburg-Huk*, er flyttet til 29' 45" N. 11° 17' 12" E.
4. *Puttgarden* Fløjtebønde er flyttet til 54° 32' 06" N. 11° 12' 30" E.
5. Den røde Spiritønde med 1 Ballon, NW. for *Puttgarden* Fløjtebønde er flyttet til 54° 32' 49" N. 11° 10' 46" E.
Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tyske* Kort.
(Kort Nr. 157, 160, 235 og 243.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/2401. København 1912.)

863. Tyskland. Flensborg Fjord. Schidenkind. Tønde atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1113. Berlin 1914.)
Den røde og sorte lodret sribede Baaketønde med Kors SW. for den sorte Spids-tønde 4 ved *Schidenkind* paa c. 54° 53', N. 9° 35', E. er atter i Orden. Positionen svarer til *danske* Kort.
(Kort Nr. 241, 243 og 253.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/2037, Pl. 2. København 1913.)

890. Italien W.-Kyst. Palmaiola. Taagesignal.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 141/386. Genova 1914.)
Fra Øen *Palmiola* gives nu Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 15 s. Klokkeren er c. 100 m over Vandets Overflade. Under almindelige Forhold vil Klokkeren i 1ste Kvadrant kunne høres i en Afstand af c. 1/2 Sm, i de øvrige Kvadranter af c. 1 Sm. 42° 51' 54" N. 10° 28' 35" E.

891. Stilien W.-Kyst. Porcelli. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 142/391. Genova 1914.)
I Slutningen af Juli d. A. forandres Fyret paa *Porcelli* Skær til at vise hvidt Tø-Blink hver 10 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Blink 1 s., Mørke 7 s. Fyret er ubevogtet. I øvrigt uforandret. 38° 02' 30" N. 12° 26' 20" E.

892. Italien E.-Kyst. Pedaso. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 141/388. Genova 1914.)
Pedaso Fyr er forandret til at vise Et-Blink hver 20 s., Blink 1 s., Mørke 18,4 s. I øvrigt uforandret. 43° 05' 23" N. 13° 50' 52" E.

893. Rusland. Kertsch-Jenikale Stræde. Vagtskib flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 676. London 1914.)
Vagtskibet er flyttet c. 3 $\frac{1}{2}$ Sm NE. efter, og det ligger nu paa W.-Siden af det gravede Løb, 1,08 Sm 89° (mstv. E. 1/8 N.) fra *Jenikale* Kirke. 45° 21 $\frac{1}{4}$ ' N. 36° 37 $\frac{1}{2}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/284. København 1914.)

894. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Taganrog. Vagtskib udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1134. Berlin 1914.)
Paa *Taganrog* Red er udlagt et Vagtskib, der fra Forestænge-Staget viser et grønt, fast Fyr. c. 47° 00' N. 38° 25' E.

882. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Inlet NE. Vrag.
 („Notice to Mariners“ Nr. 16/1217. Washington 1914.)
 Vraget af Barken *Orellana* er sunket i 31 m Vand c. 17 Sm 60° (misv. ENE.)
 fra *Barnegat* Fyr. Pladsen for Vraget er ikke nøjagtig. *Barnegat* Fyr: 39° 45' 52" N.
 74° 06' 24" W.

883. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Fourteen-Foot Bank.
 Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1218. Washington 1914.)
 Omtrent den 15de Maj 1914 forandres *Fourteen-Foot Bank* Fyr til at vise Lys
 med En-Formørkelser hver 10s, Lys 8s, Mørke 2s. I øvrigt uforandret. 39° 02' 54"
 N. 75° 10' 57" W.

884. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal Fyr-
 skib. Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1222. Washington 1914.)
 Omtrent den 15de September 1914 forandres Fyret paa Fortoppen af *Fenwick*
Island Shoal Fyrskib til at vise hvidt Lys i Stedet for rødt Lys. Flammens Højde: 12 m
 (ligesom Fyret paa Stortoppen). 38° 27' 25" N. 74° 46' 40" W.

885. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyr-
 skib SW. Vraglystønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1291. Washington 1914.)
 Vraglystønden, der laa ved det nu uskadeliggjorte Vrag af Damperen *Monroe*,
 er inddraget. 37° 37' 30" N. 75° 14' 00" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/773. København 1914.)

886. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt Indløb. Hindring
 rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1292. Washington 1914.)
 Damperen *Nebraska* med et Dybgaende af 8,2 m har den 1ste April d. A. stødt
 mod en Undervandshindring paa c. 36° 55' 00" N. 75° 46' 30" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

887. Forenede Stater i Nord-Amerika. St. Andrews. St. Andrews Bar. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1306. Washington 1914.)
 Man advares mod at staa ind over *St. Andrews Bar* uden lokalt Kendskab, da
 Ledefyrhinen ikke kan benyttes. Forfyret: c. 30° 04' N. 85° 37½' W.

888. Rio de la Plata. Santa Lucía Munding. Piedra del Arriero. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1149. Berlin 1914.)
Piedra del Arriero Baake er ombyttet med en Fyrbaake, hvorfra der vises et
 grønt Lydfyr, der viser Et-Lyn. Synsvidde: 3½ Sm. c. 34° 48' S. 56° 25' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

889. Frankrig. Saint-Raphaël. Fyr midlertidig tændt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 197/1131. Paris 1914.)
 Paa Yderenden af den ny E.-Mole er tændt et grønt, fast Fyr, der skal brænde
 under Flytningen af det gamle Fyr. 43° 25' 20" N. 6° 45' 55" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/499. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

864. Danmark. Sundet. Søndro-Flint. Klokketønde udlægges og forandres.

Klokketønden *Søndro-Flint SE* vil blive udlagt i Midten af Juli d. A. og vil
 da være malet sort. 55° 35' (53") N. 12° 49' (43") E.
 (Kort Nr. 136, 160, 210 og 249. Danske Lods Side 314. Fyr-Fort. Nr. 249. Som-Fort. Side 40.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/504, pkt. 2. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

865. Norge. Sandefjord. Asnes. Fyr midlertidig slukket.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 4. Kristiania 1914.)
Asnes Fyr er ødelagt ved Brand, og Fyret vil ikke blive tændt igen for den
 15de Juli d. A. 59° 05' 40" N. 10° 14' 45" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

866. Danmark. Graadlyb. Ishjerg. Oplysning om Taagesignal.

Fra den 18de Maj d. A. gives Taagesignalet fra *Esbjerg* Hovedhavns N.-lige Mole-
 hoved permanent under usigtbare Vejrforhold og ikke som tidligere kun, naar ankomende
 Skibes Taagesignal høres. Havnen: 55° 27½' N. 8° 26¾' E.
 (Kort Nr. 280, 245 og 255. Danske Lods Side 97 og 98. Havne-Lods. Side 43 og 46. Fyr-
 Fort. Nr. 17.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/629. København 1914.)

867. Tyskland. Elben. Glückstadt. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1247. Berlin 1914.)
 Damperen *Dollart* er — som Følge af Kollision med den sunkne Dampner *Werner*
 (ikke som tidligere angivet *Werner*) — sunket i 8 m Vand tæt ESE. for Vraget af *Werner*.
 Ved Vragene er udlagt et Mærkeskib, der viser følgende Signaler:

1. En sort Ballon under et rødt Flag paa Toppen eller et grønt Lys over et
 hvidt Lys.
 2. Fra hver Raanok en Rhombe med den ene spidse Vinkel nedetter eller et
 rødt Lys over et grønt Lys.

Signal 1 betyder, at Vragene skal passeres med langsom Fart, og Signal 2, at man
 skal passere S. om Vragene. *Werner*: 53° 49' 13" N. 9° 22' 18" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/830. København 1914.)

868. Tyskland. Jade. Minsener Sand og Aussonjade. Oplysning om Fyrskibe.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1191. Berlin 1914.)

1. *Minsener Sand* Fyrskib er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. Taage-
 signalet er atter normalt. c. 53° 49' N. 8° 05' E.
 2. *Aussonjade* Fyrskib er paa Grund af Eftersyn ombyttet med et Reservefyrskib,
 som ikke har Undervandsklokke. I øvrigt uforandret. c. 53° 51' N. 7° 56' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/654. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

869. **Frankrig. Cherbourg.** Fyrskib flyttet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 664. London 1914.)
 Arbejderne ved *Fort du Homel Mole* er fuldført, og Skibet, som afmærkede Arbejdsstedet, og som fører en rød Ballon paa Toppen og viser rød, fast Lys, er flyttet c. 0,15 Sm NE. efter og ligger nu 1000 m 20° (milsv. SW. ¼ S.) fra Fyret paa *Fort de l'Est*. 49° 39¾' N. 1° 36¼' W.
870. **Frankrig. Roscoff. Havnearbejder.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 196/1126. Paris 1914.)
 Paa hver Side af Indløbet til *Roscoff* Havn er midlertidig opført et Sømærke, fra hvilket der vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 3 m. Det ene Sømærke staar c. 75 m E. for Sømærket *La Vache* ved Yderenden af den under Bygning værende Mole, 48° 43' 35" N. 3° 58' 41" W., det andet c. 135 m E. for det nuværende Molehoved, 48° 43' 30" N. 3° 58' 37" W. Naar Uddybningsfartøjet er i Virksomhed, fører det paa For- toppen 2 sorte Balloner eller 2 røde Lys over 1 hvidt Lys, og paa den Side, paa hvilken Skibe ikke maa passere Fartøjet, et rødt Flag eller et rødt Lys.
871. **England. Isle of Wight. Ryde Roads. Lystønde inddraget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 666. London 1914.)
 Den midlertidige Lystønde, som var udlagt c. 1120 m 11° (milsv. NE. t. N. ¾ N.) fra det grønne Fyr paa N.-Enden af *Ryde Pier*, er inddraget. c. 50° 45' N. 1° 09¼' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/760. København 1914.)
872. **Irland S.-Kyst. Cork. Daunt Rock Fyrskib. Taagesignal forandres.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 682. London 1914.)
 Omrent den 1ste Juni 1914 forandres Taagesignalet fra *Daunt Rock* Fyrskib til Et-Knald hver 3 m. 51° 42¾' N. 8° 15½' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

873. **Island E.-Kyst. Reykjarfjördr. Vattarnes Fyr. Lysvinkler forandret.**
Vattarnes Fyr, der viser To-Blink hver 15 s., er forandret saaledes, at Lyset er:
- | | |
|--|---|
| 1. hvidt i Pejlinger fra c. 90° til c. 136°; | 1. hvidt, fast Lys med rødt Blus i Pejlinger fra 186° til 198°; |
| 2. rødt i — c. 136° — c. 159°; | 2. rødt, fast Lys med rødt Blus i — 198° — 222°; |
| 3. grønt i — c. 159° — c. 216°; | 3. hvidt, fast Lys med rødt Blus i — 222° — 112°. |
| 4. hvidt i — c. 216° — c. 232°; | |
| 5. rødt i — c. 232° — c. 256°; | |
| 6. hvidt i — c. 256° — c. 286°; | |
| 7. rødt i — c. 286° — c. 337°; | |
| 8. hvidt i — c. 337° — c. 0°. | |
- I øvrigt uforandret. 64° 56' (02") N. 13° 41' (30") W.
(Kort Nr. 192 og 214. Ishandske Lods Side 154. Fyr-Fort. Nr. 645.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/avr. København 1914.)
874. **Frankrig. Donarneauz Bugt. Morgat Pynt. Fyr tændes.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 156/1125. Paris 1914.)
 Et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr er tændt paa *Morgat* Pynt. Lyset er:
- | | |
|--|--|
| 1. hvidt fra N.-Kysten af <i>Donarneauz</i> Bugt til Pejling 281°; | 1. hvidt fra N.-Kysten af <i>Donarneauz</i> Bugt til Pejling 281°; |
| 2. grønt i Pejlinger fra 281° til 301°; | 2. grønt i — 301° — 20¾°; |
| 3. hvidt i — 301° — 20¾°; | 3. hvidt i — 20¾° — 20¾°; |
| 4. rødt fra Pejling 20¾° til Kysten E. for Kap <i>La Chèvre</i> . | |
- Flammens Højde: 77 m. Lysevne: 16 Sm for hvidt, 13 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. 48° 13' 18" N. 4° 29' 40" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2397. København 1913.)
875. **Frankrig. Lorient. Tønde udlagt.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 197/1128. Paris 1914.)
 En rød Spitønde med Kegle er udlagt c. 150 m NW. for *Pâté du Cheval* paa E.-Siden af det W.-lige Indløb (*Grande Passe*) til *Lorient*. 47° 41' 25" N. 3° 22' 58" W.
876. **Frankrig. Ile d'Yeu. Port Breton. Fyr forandres.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 196/1127. Paris 1914.)
 Den røde Lysvinkel i Fyret paa NW.-Molen ved *Port Breton* (*Port Joinville*), der er synlig i Pejlinger fra 122½° til 152°, skal om kort Tid forandres til en grøn Lysvinkel. Lysevne for grønt Lys: 4½ Sm. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 46° 43' 45" N. 2° 20' 52" W.
877. **Frankrig. Gironde. Lamena. Lystønde midlertidig udlagt.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 197/1129. Paris 1914.)
 Ved *Lamena* Mareograph, der er delvis ødelagt, er midlertidig udlagt en grøn Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Synsvide: 7 Sm. 45° 20' 12" N. 0° 47' 45" W.
878. **Afrika. Kamerun. Longji. Grund fundet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1174. Berlin 1914.)
 Grunden, paa hvilken Dampren *Luce* *Wœrman* stødte, og som hidtil har været forøves efter søgt, er nu fundet. Det er en Klippegrund med 5 m Vand; den ligger paa c. 3° 08' N. 9° 53' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/21er. København 1913.)
879. **Føreneede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Deer Island Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1208. Washington 1914.)
Deer Island Fyr er forandret til at vise:
- | | |
|---|---|
| 1. hvidt, fast Lys med rødt Blus i Pejlinger fra 186° til 198°; | 1. hvidt, fast Lys med rødt Blus i Pejlinger fra 186° til 198°; |
| 2. rødt, fast Lys med rødt Blus i — 198° — 222°; | 2. rødt, fast Lys med rødt Blus i — 198° — 222°; |
| 3. hvidt, fast Lys med rødt Blus i — 222° — 112°. | 3. hvidt, fast Lys med rødt Blus i — 222° — 112°. |
- Fyret er i øvrigt formørket. 42° 20' 24" N. 70° 57' 18" W.
880. **Føreneede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New Rochelle. Aunt Phoebe Rock Fyr. Taagesignal gives.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1211 og 17/1286. Washington 1914.)
 Ved *Aunt Phoebe Rock* Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 5 s.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1549. København 1913.)
881. **Føreneede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Newark Bugt. Belysning forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1216. Washington 1914.)
 I *Newark* Bugt er tændt følgende Fyr, der viser hvidt Lys med En-Fornørkelser hver 2 s.; Lys 1 s., Mørke 1 s.: 1) *Centerville* Fyr. 40° 39' 50" N. 74° 08' 22" W. 2) *Painville* Fyr. 40° 40' 35" N. 74° 08' 00" W. 3) *Saltersville* Fyr. 40° 41' 20" N. 74° 07' 42" W. 4) *Junction* Fyr. 40° 42' 26" N. 74° 07' 11" W. Fyrene vises fra et hvidt Fyrhus paa en sort Duc d'Albe. Flammens Højde: 4 m.
 Samtidig er *Passaic* Fyr nedlagt.

cola 90/ Brest og Calais (700), Juni, Korn Golfen 2/4½ Rotterdam. 20—25,000 Qrs. Aug. Sukker fra Cuba 11/6 London eller Amsterdam, 15/ Marseille, Slutningen Maj. 13/6 Marseille pr. Juli.

Sydamerika. Korn Bahia Blanca 11/6 for Havre til London eller Rotterdam. Ladedato 18. Maj.

Østersøen. Petersborg/Rotterdam sluttedes til Mk. 17 for Pulpwood (650) og Props til Østkysten å 21/6 (550). Fra Riga sluttedes til Antwerpen Fres. 24 D. B. B. (600), 19/ Grimsby (600), Hfl. 13.250 Brygge (1,140), Fres. 35 Bordeaux (575). Windau sluttede til Hfl. 14¼ pr. Tylt Kappbjælker til Ghent (600) og 8 d. Havrebasis Rotterdam (2,000), Libau/Rotterdam gjorde til 8 d. Havrebasis (1,400), 1/0¾ Rouen (1,700), 22/ pr. Favn Kortprops til Grangemouth (550) og Mk. 8000 Rotterdam (1,450).

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 4/6 Petersborg (2,300). 4/1½ Kronstadt (4,000), 4/1½ Riga (2,000). 4/1½ Kiel (1,300), 4/6 Assens (1,000), 6/9 Marseille (6,500), 7/ Genua (5,200), 8/1½ Venedig (7,000), 7/10½ Konstantinopel (4,200). 6/9 Port Said (6,400). 7/9 Sulina (5,500). Humberen 4/6 Kronstadt (2,000). 4/3 Pernau (1,300). 4/7½ Aarhus (900). 7/3 Genua eller Spezzia (3,500). 12/ Buenos Aires (6,500). Firth of Forth 4/1½ Kronstadt (2,800). 4/7½ Königsberg BB (1,000). 4/ Aalborg (1,500). Cardiff eller Newport 6/ Lissabon (3,500). Fres. 7.75 Algier (3,100). 8.25 Marseille (5,200). 7/ Genua (4,800), 7/ Port Said (6,500), 7/ Las Palmas eller Madeira (2,500), 11/6 Montevideo (5,800), 12/9 River Plate (5,500).

Skrevet den 12. Maj 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Der er meget lidt Forandring at notere i Ugens Løb. I de fleste Retninger holder Markedet sig fremdeles uforandret mat og trevent.

Fra Bottenhavet er ikke saa faa Laster saavel pr. straks som senere til England og Kontinentet til lave Rater. Af Kornlaster fra Finland til Rouen er sluttet 2/6 pr. Qrs. Havre, der noteres enkelte Laster til samme Rater. Danmark og Tyskland noterer enkelte Kornlaster, men Fragraterne er saa lave, at Rederne kun reflekterer derpaa, naar der kan lastes i Lossehavn. Petersborg har intet at byde paa hverken af Foderstof- eller Trælaster. Østnorge har kun faa Is- og Trælaster til lave Rater.

Af Returfragter Vest fra er der kun enkelte Kulfragter i Markedet 6 à 7 £ pr. Keel til danske og norske Havne. Claymarkedet ligger uforandret med lang Torn.

Angaaende de mindre Skibe er Forholdene nærmest de samme: af nordtyske Pladser kan nævnes Königsberg, som noterer 4 M., Danzig, som slutter til 4 M., men fra hvilken Plads ellers ikke saa faa Skibe har maattet gaa fragsøgende; Stralsund opnaede atter 3¼ M. for Rug, hvorimod Roslock er overordentlig flov og har Besvær med at placere de derliggende Skibe; ogsaa Hamburg er gennemgaaende rolig. Hvad Sverige angaar, er alt ogsaa derfra uforandret, fra Carlshamn og Karlskrona maaske lidt færre Udbud, da en Del fragsøgende Tonnage søger dertil. Danmark er ogsaa lige elendig, baade fra Provinserne og fra Kjøbenhavn; der noteredes Kartoffler Isefjord—Stockholm 7 Kr.; fra Kjøbenhavn sluttedes der mindre end i foregaaende Uge, saaledes Rug Odense 14 Øre, Randers 17 Øre, Havre Warberg 18 Øre; Importdampere af Betydning ventes først i Slutningen af Maaneden.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Orion

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører H. H. Schmidt. Den korresponderende Reder, Generalkonsul C. P. Jensen, aflagde Beretning:

Dampskibet »Erik« har været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten med Undtagelse af et 2½ Maanedors Timecharter og en enkelt Rejse paa Archangel. 1 December Maaned afgik Damperen fra Windau

med en Ladning Sæd, bestemt for Rotterdam. Ved Indsejlingen til Kieler-Kanalen kom Skibet i Kollision med den tyske Damp »Hans Jost« og fik saa betydelig Skade, at det løb fuldt af Vand og blev senere kondemneret, men da det var fuldt assureret, lider Selskabet intet Tab. Dampskibet »Flindt«, som Selskabet købte i Juli Maaned, har vist sig at være et fordelagtigt Skib, hvilket ogsaa fremgaa af Regnskabet, idet Baaden i de sidste 6 Maaneder af Aaret, hvor Frugterne var nedadgaaende, har indsejlet et Overskud paa c. 55,000 Kr. »Flindt« har ligesom »Erik« sejlet i Timecharter i 2½ Maaned og ivojrigt været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten. Dampskibet »Fyen« blev overtaget af Selskabet i December og har saaledes kun været i Fart i en Maaned.

Regnskabet udviser et Driftoverskud af Kr. 107,687, Nettooverskudet er Kr. 89,179; Bestyrelsen foreslaar et Udbytte af 12 pCt.

Med Hensyn til Udsigterne udtalte den korresponderende Reder, at disse desværre ikke er lyse, men da Skibene har sejlet godt i de første 3 Maaneder, og »Flindt« er sluttet for en god Fragt paa Archangel, for det haabes, at Resultatet for 1914 ogsaa maa blive tilfredsstillende.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

har under Ledelse af Hojesteretssagfører Winther afholdt Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer A. Collstrop mindedes først det mangeaarige Bestyrelsesmedlem, Konsul Krebs og aflagde derefter Beretning og Regnskab, hvoraf vi anfører følgende:

Det er Bestyrelsen klart at kunne meddele Generalforsamlingen, at det forløbne Aar har været en Del bedre end det foregaaende, og at de gode Konjunkturer for Skibsfarten i Størstedelen af Aaret har bevirket en livlig Efterspørgsel for Nybygninger og forøget Reparationsarbejde.

Den ny Flydedok blev færdig og toges i Brug i Efteraaret og har hurtig vist sig at være et godt Aktiv. Udgiften ved Bygningen og Installering af denne Dok har andraget c. 549,000 Kr. Udgifterne ved andre Bygninger har Bestyrelsen opført paa Værftets Anlægs Konto med Kr. 84,718.68.

Værftet har i det forløbne Aar været fuldt beskæftiget og er det endnu, og har Nybygningsordrer inde for Størstedelen af indværende Aar, ligesom der ogsaa stadig indløber Forespørgsler om yderligere Nybygninger.

Af Nybygninger er der foruden den allerede nævnte Flydedok i det forløbne Aar fuldført og afleveret 10. Antallet af Arbejdere og Funktionærer har varieret fra 960 til 1240 Mand.

I Dokkerne har der ialt været indsat 251 Skille med en samlet Tonnage af 168,743 Tons imod det foregaaende Aar 243 Skibe med en samlet Tonnage af 150,041 Tons, og den samlede Indtægt har været Kr. 83,312.44 imod det foregaaende Aar Kr. 77,543.09. Naar Indtægten ikke har været større, skyldes det, at Flydedok Nr. 1 — den ældste af vore Dokker — har faaet et højt tiltrængt og gennemgribende Eftersyn; den blev dokket i Flydedok Nr. 3, hvorved disse to Dokker var bændne i henholdsvis c. 1½ Maaned og 3 Uger.

Udgifterne ved dette Eftersyn er tildels afholdt af de tidligere Aars Henlæggelser, netop med dette Formaal for Øje.

Fra Sø og Land.

Bogo Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin bestod 3 Elever den almindelige Styrmandseksamen. I 2. Afdeling bestod 7 Elever i Navigation, 2 i Geografi og Vejrlære, 1 i Særet og Handelsvidenskab og 4 i Engelsk. Endvidere bestod 5 Elever Sæterskipperproven.

Til Føsten for de gamle Veteraner fra Holgoland fik disse ved Føstmaaltidet serveret Skibsol (Marineøl) af samme Kvalitet og Type som det Skibsol, de fik om Bord i Orlogsskibene under Kampen. De gamle Marinere blev selvfølgelig glædelig overrasket ved atter at smage det gode, kraftige og holdbare Øl, som den Gang ligesom nu leveres fra Kongens Bryghus, der nu horer under De forenede Bryggerier.

Kongens Bryghus har lige siden dets Oprettelse i 1768 haft Leverancen til den danske Marine.

Havarier og Forlis.

Annø, 3/m. Skonnort af Marstal, har paa Rejsen fra Hamburg til Plymouth været i Kollision med en ubekendt Damp, i Nærheden af Borkum Fyrskib. Skonnerten fik en Del ovenbords Skade, men kunde dog ved egen Hjælp fortsætte Rejsen til Plymouth. Damperen fortsatte sin Rejse i østlig Retning.

Langeland, Dpsk. af Rudkjøbing, har den 7. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet været i Kollision udfør Møen med Skonnort »Frenad« af Frederikshald. Begge Skibe fik Skade, men kunde dog fortsætte Rejsen.

Aeriel, Skonnerthrig af Marstal, er den 10. ds. paa Rejsen fra Kristiania til Ipswich med en Ladning Is strandet ved Søndre Vorupor og er blevet Vrag. Besætningen er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet »Hvidbjerg«, bygget af Frederikshavn Værft og Flydedok til Aktieselskabet Vejle Dampbaade i Vejle, foretoges den 7. ds. Prøvefart i Overværelse af Repræsentanter for Rederiet m. fl., ved hvilken der opnaaedes en Fart af godt 9 Sm. Skibet er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse. Det har Plads til 400 Passagerer.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. herfra 11./5. — Alexandra, Nielsen, ank. her 8./5. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 11./5. — Anglo Dane, Kann, afg. Bergen 11./5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 4./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 7./5. — Arkansas, Egense, afg. Boston 4./5. — Arno, Lepper, afg. herfra 9./5. — Aurora, Gommessen, ank. Antwerpen 11./5. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Djidjelli 11./5. — Beira, Mortensen, afg. Lissabon 6./5. — California, Petersen, afg. Filadelfia 6./5. — Charkow, Soeberg, ank. Petersborg 4./5. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Helsingør 11./5. (dokker). — Christian IX, Gotthardt, ank. her 10./5. — Christiansund, Andresen, ank. her 10./5. — Dagmar, Müller, pass. Brunshüttel 11./5. — Dania, Jørgensen, pass. Dungeness 30./4. — Douro, Sørensen, ank. Riga 11./5. — Ebro, Lunze, ank. Hull 9./5. — Esbjerg, Struive, ank. her 11./5. — Florida, Andersen, ank. Newport News 9./5. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristiansand 6./5. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 4./5. — Hellig Olav, Holst, pass. Portofuess 11./5. — Hjelm, Andersen, ank. her 9./5. — Holar, Wenk, pass. Brunshüttel 11./5. — Jolantha, Kylesbech, ank. London 11./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 11./5. — Kentucky, Andresen, afg. Leith 1./5. — Kiew, Tonnesen, ank. Petersborg 11./5. — Loire, Craignou, ank. her 11./5. — Louise, Svan, pass. Holteuau 12./5. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. Riga 11./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 6./5. — Nicolai II, Petersen, ank. Marseille 10./5. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. her 12./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 9./5. — Oscar II, Hempel, ank. New York 9./5. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunethed 6./5. — Perm, Tramp, pass. Holteuau 16./4. — Pregel, Iversen, pass. Brunshüttel 11./5. — Romuy, Bogvad, pass. Holteuau 8./5. — Saga, Hansen, afg. Oran 9./5. — Saxo, Rasmussen, ank. Piltau 6./5. — Seine, Le Dizes, ank. Riga 10./5. — Texas, Clausen, ank. Buenos Aires 6./4. — Thyra, Dam, ank. her 9./5. — Tiber, Pape, afg. Rotterdam 9./5. — Tomsk, Wiberg, ank. her 6./5. — Tula, Therkildsen, afg. Petersborg 9./5. — Tyr, Thaning, ank. her 11./5. — Vendsyssel, Henriksen, ank. her 12./5. — Viking, Dam, pass. Brunshüttel 9./5. — Virginia, Fischer, ank. her 18./4.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 10./5. — Amalienborg ank. Rotterdam 6./5. — Brattingsborg ank. Rio de Janeiro 30./4. — Børglum afg. Fiume 8./5. — Dansborg pass. Skagen 11./5. — Elsborg pass. Skagen 11./5. — Esrom ank. Filadelfia 21./4. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 7./5. — Frederiksborg pass. Hanstholm 8./5. — Guldborg ank. Savona 5./5. — Gurte ank. Riga 3./5. — Hammershus afg. Rio de Janeiro 5./5. — Harrildsborg pass. Skagen 10./5. — Hundborg pass. Holteuau 10./5. — Jelling afg. Lissabon 8./5. — Jømsborg ank. Rotterdam 4./4. — Jungshoved afg. Poti 7./5. — Jøgersborg afg. Bougie 10./5. — Kallundborg er afg. Libau. — Kalo pass. Kjøbenhavn 11./5. — Klampenborg ank. Huelva 9./5. — Kronborg afg. Pensacola 26./4. — Løjre pass. Montevideo 4./5. — Marselisborg pass. Lydd 9./5. — Næsborg ank. Petersborg 20./4. — Randelsborg pass. Kronstadt 10./5. — Silkeborg ank. Stettin 7./5. — Skanderborg afg. Ghent 9./5. — Skodsborg afg. Algier 9./5. — Spigerborg afg. Kristinestad 9./5. — Stegelborg afg. Huelva 7./5. — Stjerneborg ank. Antwerpen 4./5. — Søborg ank. Petersborg 1./5. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 9./5. — Ulfsborg ank. Pozzuoli 8./5. — Uranienborg ank. Marseille 2./5. — Vordingborg ank. Aalborg 5./5. — Ørkild pass. Gibraltar 8./5.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, afg. Boness 11./5. til Faaborg. — Nordsøen, Lund, ank. Råfsjø 9./5. — Nexos, Basse, afg. Dyrefjord 9./5. til Keflavik. — Ellen, Hansen, ank. Søderhamn 10./5. — Fylla, Brinch, ank. Hudiksvall 12./5. — Gerda, Iversen, ank. Cornna 11./5. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 12./5. for Petersborg. — Ingør, Skou, ank. Seaham 9./5. — Johanne, Mikkelsen, ank. Cartagena 8./5. — Karla, Nielsen, afg. Fovey 11./5. til Petersborg. — Ulla, Hansen, pass. Brunshüttel 12./5. for Danzig. — Marie, Nielsen, ank. Cartagena 12./5. — Nora, Lauritsen, afg. London 11./5. til Methil. — Cito, Jøpse, ank. Ipswich 9./5. — Stella, Schiff, ank. Valencia 10./5. — Bodil, Jensen, ank. Petersborg 12./5. — Dagmar, Sørensen, ank. Grimsby 7./5. — Nerma, Degn, ank. Bridport 11./5. — Thyra, Jessen, ank. Lissabon 11./5. — Olga, Christensen, afg. Valencia 8./5. til Hamburg. — Rigmor, Thomsen, afg. London 11./5. til Goole.

Det ostasiatiske Kompagni. Indien ank. Kjøbenhavn 2./5. — Siam afg. Port Said 5./5. hjemg. — Traun, uebar afg. Genova 6./5. udg. — Jutlandia afg. Norre Sundby 12./5. udg. — Annam pass. Quessant 10./5. udg. — Cathay afg. Moji 9./5. hjemg. — Kina afg. Shanghai 10./5. udg. — Fiona ank. Kohsichang 9./5. udg. — Selandia afg. Colombo 9./5. hjemg. — Arabien afg. Singapore 12./5. hjemg. — Transvaal afg. St. Vincent 4./5. udg.

Vestdisk Afdeling. St. Croix ank. London 11./5. udg. — Bintang afg. St. Thomas 8./5. hjemg. — Samui afg. Portland 25./4. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hull 5./5. til Kronstadt. — Russ, Petersen, ank. Halifax 19./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, er ank. Wasklot. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Kronstadt 9./5. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, afg. Halifax 30./4. til Preston. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Miramichi 7./5. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 2./5. til Campbellton. — Helmer Moreh, Christensen, ank. Sydney 5./5. — Newa, Dahl, afg. Newcastle 27./4. til Campbellton.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Lübeck 8./5. — Sara, Jensen, ank. Hamburg 10./5. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 10./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Helsingborg 25./4. — Valborg, Hansen, afg. Riga 2./5. — Sjælland, Svarrer, ank. Reval 9./5. — Estrid, Hansen, ank. Riga 3./5. — Agnete, Dam, ank. Mariager 10./5. — Gunhild, Hansen, ank. Stettin 10./5. — Hermia, Farup, ank. Rendsborg 12./5. — Alice, Jørgensen, ank. Immingham 12./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Seaham 11./5. — Martha, Christensen, ank. Burntisland 12./5. — Elua, Rathje, afg. Oran 6./5. — Therese, Pedersen, ank. Aberdeen 7./5. — Harriet, Larsen, afg. Tyne Dock 6./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Tyne 12./5. — Simone, Møller, afg. Menel 12./5. — Jeanne, Olsen, ank. Helsingborg 9./5. — Vera, Riso, ank. Aberdeen 6./5. — Daisy, Jørgensen, afg. Ørnskoldsvik 11./5. — Annine, Leth, ank. Oran 11./5. — Kamma, Løffler, ank. Tyne Dock 12./5. — Betty, Lagesen, afg. Sunderland.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Huelva 8./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Hernesand 12./5. — Svend, Schmidt, ank. Frederikshavn 10./5. — Urania, Clausen, ank. Reval 9./5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 8./5. — Europa, Friis, afg. Cardiff 9./5. — Frankrig, N. Nielsen, afg. Havana 1./5. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 4./5.

Dampskibsselskabet af 1811. Edna, C. Clausen, afg. Gibraltar 12./5. — Alf, N. Clausen, afg. Grangemouth 12./5.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Emden 10./5. — Holland, Poulsen, ank. Mo 10./5. — England, Bennetsen, afg. Treport 9./5.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Riva del Sella 12./5. til Middlesbro. — Thorvaldson, Olsen, ank. Libau 11./5. — Nordpol, Nielsen, afg. Palermo 11./5. til Lissabon. — Faunty, Th. Nielsen, pass. Gibraltar 11./5.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Hamburg 12./5. til Archangel. — Fyen, Nielsen, ank. Libau 10./5.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk pass. Kjøbenhavn 10./5. — Anna Mærsk ank. Stettin 4./5. — Arnold Mærsk pass. Kjøbenhavn 9./5. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 8./5. — Eleonora Mærsk afg. Bordeaux 8./5. — Hulda Mærsk ank. Blyth 4./5. — Laura Mærsk ank. Torre Annunziata 5./5. — Loxa Mærsk ank. Windau 7./5. — Peter Mærsk ank. Petersborg 9./5. — Sally Mærsk pass. Gibraltar 8./5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Rotterdam 4./5. — London, Larsen, ank. Kjøbenhavn 5./5. — Paris, Andersen, ank. Turin 6./5. — Bryssel, Kaas, ank. Aarhus 1./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 8./5. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Brixham 7./5. for Hamburg. — Roma, v Thun, afg. Antwerpen 2./5. til Malaga.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Ghent 11./5. — Gulfaxe, Faber, ank. Lübeck 11./5. — Skinfaxe, Henningsen, afg. Hamburg 10./5. til Rouen. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Libau 8./5.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Island 10./5. til Arehangel — Nelly, Clausen ank. Åbo 11./5. — Lilly, Bang, ank. Oscarshamn 7./5. — Alexy, Sørensen, pass. Holtenau 9./5. for Kotka. — Dagny, Clausen, ank. Lissabon 12./5. — Mary, Duhn, ank. Mariager 9./5.

Thoro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Horsens 11./5.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Grimsby 5./5. — Enigheden, Jensen, ank. Rostock 7./5. — Energi, Jensen, ank. Boness 3./5.

Sejlskibe.

Svendborg. Falken, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 6./5. — Triton, Jensen, ank. Hull 5./5. — Casper, Hansen, ank. Ekenäs 5./5. — Ruth, Larsen, ank. Drøbak 5./5. — Dagmar, Petersen, ank. Karrebaksmunde 6./5. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Petersborg 6./5. — Britannia, Rasmussen, ank. Ipswich 7./5. — Willomoos, Eriksen, ank. Stettin 6./5. — Doris, Købke, ank. Kronstadt 6./5. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. London 7./5. — Kamma, Fisker, ank. Wasa 7./5. — Zenitha, Jensen, ank. Svendborg 8./5. — Solon, Rasch, ank. Luleå 8./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Festervu 8./5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Helsingør 10./5. — Dagny, Rasmussen, ank. Lowestoft 11./5. — Meta, Møller, ank. Lysekil 11./5. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Fowey 9./5. — Cathrine, Hansen, ank. Kotka 10./5. — Lauritz, Dam, ank. Petersborg 8./5. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 10./5. — Primula, Jørgensen, ank. Hernosand 10./5. — Alfrede, Clausen, ank. Helsingborg 11./5. — Adolf, Jensen, ank. Kjøge 12./5. — Philip, Christensen, ank. Petersborg 14./5. — Fanny, Larsen, ank. Fowey 12./5. — Nordstjernen, Hansen, pass. Gibraltar 11./5.

Ero. Proven, Schmidt, ank. Brevik 3./5. — Mægen, Mortensen, ank. Granton 3./5. — Bion, Petersen, ank. Göteborg 4./5. — Juliane, Christensen, ank. Kenitra 3./5. — Skandia, Fabricius, ank. Douglas 4./5. — Gloria, Kromann, ank. Sta-

vanger 4./5. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Inverness 4./5. — Else, Boye, ank. Lysekil 4./5. — Albertha, Kromann, afg. Ceuta 3./5. til St. Ybes. — Arken, Andersen, ank. Sarpborg 2./5. — Emanuel, Kock, ank. Helsingborg 3./5. — Marianne, Petersen, ank. Fakse Ladeplads 3./5. — Signe, Hansen, ank. Libau 3./5. — Thor, Petersen, afg. Hamburg 1./5. til Maracaibo. — N. E. Schmidt, Rasmussen, pass. Lizzard 30.4. vestg. — Salus, Andersen, ank. Bristol 4./5. — Neptun, Skals, ank. Rostock 4./5. — Bertha, Madsen, ank. Kristiania 5./5. — Ceres, Bager, ank. Riga 5./5. — Diana, Hansen, ank. Dunckerø 5./5. — Debora, Rasmussen, ank. Sundsvall 5./5. — Mathilde, Hansen, ank. Slite 5./5. — Marie, Raahauge, ank. Leith 5./5. — Mester, Petersen, ank. Monsteraas 5./5. — De tvende Brødre, Boye, ank. Leith 5./5. — Emilie, Hansen, ank. Carlshamn 5./5. — Vera, Petersen, ank. Vejle 6./5. — Aecia, Jensen, ank. Gelle 6./5. — Hebe, Clausen, ank. Havnefjord 5./5. — Margrethe, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 5./5. til Bogense. — Kodan, Hansen, ank. Port Talbot 5./5. — Amor, Hansen, ank. Göteborg 6./5. — Husavik, Hansen, ank. Kronstadt 6./5. — Vigilant, Jacobsen, pass. Beachy Head 2./5. ostg. — Adjutor, Koch, ank. Höganäs 5./5. — S. L. Weber, Christensen, ank. Wiborg 6./5. — Levi, Bager, ank. Königsberg 6./5. — Tyoroyri, Watson, ank. Thorshavn 6./5. — Kiaua, Christensen, ank. Vaag 3./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Rostock 7./5. — Marie, Hansen, ank. Kristianssand 7./5. — Alfa, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Argus, Jensen, ank. Langesund 7./5. — Karen, Albertsen, ank. Korsør 8./5. — Kristiane, Pedersen, ank. Norre Sundby 8./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Misserburgh 8./5. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Limhamn 8./5. — Marie, Østermann, ank. Odense 8./5. — Herkules, Bager, ank. Sassnitz 9./5. — Theodor, Andersen, ank. Kjøbenhavn 9./5. — Svip, Jensen, ank. Aalborg 9./5. — Ami, Albertsen, ank. Tranbjerg 9./5. — Gertrud, Christensen, ank. Dysart 9./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. Maj 1914. — M/S. „Morten Jensen“. — Det Vestindiske Kompagni. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet Dansk Søfartstidende

udbetaler intel Udbytte for Aaret 1913.

Kjøbenhavn, April 1914.

Bestyrelsen.

Antagelse og Udkommando af frivillige Lærlinge.

Ansøgning om at blive udkommanderet som frivillig Lærling for at opnaa den til Optagelse paa Kadetskolen forlange Søfart kan indsendes til Marineministeriet inden 15. Juni.

Skema til Ansøgning udleveres paa Forlangende Marineministeriet, hvor nærmere Oplysning vil kunne faas paa skriftlig eller mundtlig Henvendelse.

Ledig Legatportion.

Til Juni Termin d. A. bliver ledig en Portion af „Admiral Edouard Suensons Legat“ for afskedigede Lodser af det tidligere østlige Overlodsdistrikt, eller deres Enker, stor 50 Kr. aarlig.

Lodser, der har tjent under Viceadmiral Suenson, have fortrinnsvis Adgang til Legatet.

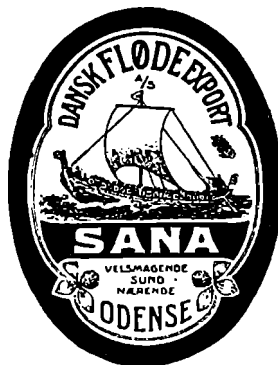
Portionen, der er livsvarig under Forudsætning af vedblivende Trang og Værdighed, bortgives af Marineministeriet efter Indstilling af Lodsdirektøren, og udbetales med Halvdelen i hvert Aars 11. Juni og 11. Dechr. Termin ved Lodsdirektoratet.

Ansøgninger, stiledte til Marineministeriet og skrevne paa ustemplet Papir, indgives inden Udgangen af Maj Maaned d. A. hertil.

Lodsdirektoratet, Livjærgergade 23, Ø,
den 5. Maj 1914.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faa .hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Hill-Madsen's

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Prihavnens Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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.

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 A/S
 i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. 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: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Copenure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab 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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.
N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5
 1ste Klasses Skræderi og Hørreekvipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
 NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

K. F. MARSTRANDS EFTF.
 BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
 HELSINGØR.
 Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.
 Kulforretning — Befragtning — Clarering.
 Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.
 Telegramnubr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post-Box 14

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindsløv, Vesteraagade, Aalborg.
 Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
 Havnegade 28, Aarhus
 Al Slags
 Proviant og Skibsrekvisitter
 Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforeningen
„JOMSBORG“
 AARHUS, via A via Rullebroen.
 Alt Kød og Deltaktesvarer til Skibsprovantering.
 Hurtig og reel Betjening.
 M. P. Jørgensen, Slagtermester.
 Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
 Kobbersmed og Blikkenslager
 Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderne Priser.
 Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“.
 Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.
C. P. JENSEN,
 PAUL ANKERSGADE 2.

P. Augustinus
 Blikkenslager & Kobbersmed,
 Tlf. 1960 **Odense.** Tlf. 1960
 Alt Skibsarbejde udføres.
 Leverandør til D. F. D. S. med flere.

ZOO. HAVE
 i Kjøbenhavn
 køber gerne for den brugbare Dyr.



Førlang altid
Otto Mønsted & Co
OMA
 PlanteMargarine

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Maj 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Føreneede Dampskibs-Selskab	106 ³ / ₄	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Danmark	88—87 ³ / ₄	87 ¹ / ₂	88
Norden	87—86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄	87
Gorm	—	—	—
Carl	88— ¹ / ₄	88 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
Dannebrog	101 ³ / ₄ — ¹ / ₂	101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄
Skjold	—	67 ³ / ₄	68 ¹ / ₂
Urania	—	11 ¹ / ₂	13
Neptun	90 ³ / ₄	90 ³ / ₄	91
Dampsk. af 1896	—	95 ¹ / ₂	96
Heimdal	105 ¹ / ₂ —106 ¹ / ₄	106	106 ¹ / ₄
Østasiatisk	—	130 ³ / ₄	131 ¹ / ₂
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	96— ¹ / ₄	96	96 ¹ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Føreneede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	61 ¹ / ₂ — ³ / ₄	61 ¹ / ₂	61 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	82 ³ / ₄	84 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditk.	—	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — 2. Serie	93	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% — — 1.	—	94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — 7.	—	90 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	92 ¹ / ₄	94 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9.	90 ¹ / ₂	91

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	149	149 ³ / ₄
Privatbank	—	104	104 ¹ / ₂
Landmandsbank	—	134 ¹ / ₂	134 ³ / ₄
Handelsbank	—	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Kbhvns Laane- og Diskontobank	—	92	92 ¹ / ₂
Burm. & Wain	—	85 ³ / ₄	86 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	—	121	123
Sukkertabr.	226— ¹ / ₄	226 ¹ / ₄	226 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	183 ¹ / ₂ —184 ¹ / ₄	184	184 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 12. Maj 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.24	18.20
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Maj 1914

Russiske Noter	214.65
4% Russiske Consols	86.60
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	83.50
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	97.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Føreneede Dampsk.“ 124,000, „Danmark“ 122,000, „Norden“ 140,000, „Carl“ 72,000, „Dannebrog“ 240,000, „Skjold“ 132,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 100,000, „Heimdal“ 84,000, „Gorm“ 88,000, „Neptun“ 64,000, „Dansk-russisk“ 324,000, „Østasiatisk“ 76,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 208.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspill, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Steurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere: Verdens fineste Fabrikat i **Ankrø og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbæltter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 70.
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser 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 & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7890.
Nat-Telefon i Havartillælde 7900.

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.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 184.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND Als

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Uverretsaagterer

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (op. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBERE

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialiteter:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget hønhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dan. kYachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af Iærdligsyede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalstrandstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

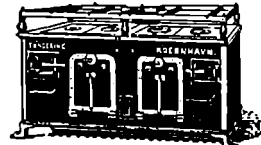
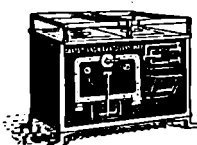
til Skibsbrug og Elevatorer.



KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER 1/2

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

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 BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan fans overall. 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 udddeles ved Postvæsenets Foranstaltning

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

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredue 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. (IVAR JANTZEN).



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedens fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

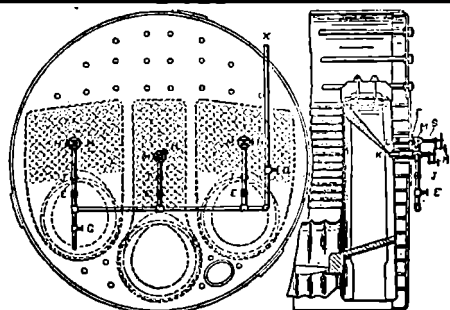
Nr. 21.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Maj 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3055 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



¶ 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	Als DANSK FARVEFABRIK	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Jærn-, Staal- og Træklibebunde		(SYSTEM HOLZAPFEL)	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •		Indregistreret Varemærke	• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

BLOM & Co., NORRKÖPING.

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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.

TUX-HAM

RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER etc.

Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN!

1912 & 1913 **GULDMEDEILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK --- KJØBENHAVN, VALBY

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“.

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 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-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.

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.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.

Klostergade 14. Aarhus. — 137.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.

Heden eller Havnen.

Tele gramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 27. Nattefon 427. — Post Box 14

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 83, København,

og

Chr. Schjærbecks Efterf., Helsingør.

Skibsprovantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 22. Maj 1914.

Panamakanalen. Washington, 14. Maj. Efter hvad Panama-Jernbaneselskabet meddeler, finder der nu Lægtertrafik Sted gennem Kanalen. Embedsmændene ved Panama-Jernbanen erklærer, at mindre Skibe har passeret Panamakanalen siden den 9. ds., og at Kanalen nu befares regelmæssigt af Flodskibe. At Trafiken paa Kanalen er blevet aabnet for Tiden skyldes den store Ophobning af Varer som Følge af Driftsstandsningen paa Tehuantepec-Jernbanen, (Ritz. Bur.)

Navigationen paa St. Petersborg. Det kgl. danske Generalkonsulat i St. Petersborg meddeler Kjøbenhavns Børs, at St. Petersborg Børskomiteé har erklæret Mandag den 4. Maj for Aabningsdag i kommerciel Henseende for Navigationen paa St. Petersborg i Aaret 1914. Den 3-ugentlig Termin for Effektløring af Salg af Korn og Kornvarer til Udlandet »ved eller efter« Navigationens Aabning udløber allsaa den 25./12. Maj.

Burmeister & Wains længe planlagte store Udvildelse vil efter Forlydende i »Nationallidende« i en nærmere Fremtid finde Sted. Overenskomsterne med Staten og Kommunen kan ventes underskrevet i Løbet af kort Tid.

Dødsfald. Sekretær i »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«, Ludvig Petersen, er den 17. ds. afgaaet ved Døden, efter længere Tids Svagelighed.

Dampskibet »Columbia«s Brand. Den amerikanske Toldkutter »Seneca« har fundet den savnede tredje Baad fra »Columbia« i Nærheden af Ny Skotlands Kyst. Fire Mand, deriblandt 1ste Styrmand, var endnu i Live, medens elleve Mand var omkommet.

Skibsfarten paa Archangelsk. Archangelsk, den 19. Maj. Havnen her er nu isfri. Den første Damper fra Udlandet er ankommet hertil. (Ritz. Bur.)

Konstantinopels Havn. Den tyrkiske Regering har under 18. f. M. forordnet, at alle Skibe, der anløber Konstantinopels Havn, fremtidig vil have at benytte sig af Bugserdampere ved Ind- og Udsejlingen af Havnen, hvorhos det paabydes Skibene at bevæge sig langsomt under Manøvrer i Havnen.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler den 19. Maj: Spredt Is 60 Kvartmil fra Siglufjord og 50 Kvartmil Nord for Kap Nord.

M/S „Morten Jensen“.

Motor-Sejlskibe.

Gengivet efter »Ingeniøren«.

(Sluttet.)

For at kunne give en Besvarelse af Spørgsmaalet om disse Fartøjers Økonomi er der til nedenstaaende Fremstilling benyttet Data fra et ligeledes her i Landet hjemmehørende Motorskib, forsynet med 120 HK. Bolinder-Motor, en 3-mastet For- and Aft-Skonert paa 370 Tons Lasteevne, der har været i Fart siden d. 29. Juni f. A.

I en Termin af 100 Dage har Motoren arbejdet i 700 Timer med et Forbrug af 15,4 Tons Olje eller henført til 120 HK.:

$$\frac{15\ 400}{120 \cdot 700} = 0,183 \text{ kg. pr. HK.-Time.}$$

Fartøjet er under Sejladserne stadig holdt paa en Fart af 8 Knob saaledes, at naar Vinden var gunstig, gik Skibet for Sejlene alene, ellers blev Maskinen sat til med saa megen Kraft, som var nødvendig for at vedligeholde denne Fart.

Om Maskinen alene havde gaaet med fuld Kraft, havde Forbruget været 0,230 kg pr. HK.-Time, og Forholdet

$$\frac{(0,230 - 0,183) \cdot 100}{0,230} = \frac{0,047 \cdot 100}{0,230} = 20,4 \text{ pCt.}$$

angiver allsaa Vindens, d. v. s. Sejlenes, Forbedring af Maskinens Virkningsgrad eller med andre Ord Nyttetvirkningen af Vindkraften.

Den største Økonomi fremkommer, naar Skibet løber med denne Fart af 8 Mil, som allsaa er en kritisk Hastighed, d. v. s. en Hastighed, ved hvilken Kraftforbruget vokser uforholdsmæssigt for en Forøgelse af Hastigheden. Det kan allsaa betale sig at kombinere Sejl og Maskine for at opnaa denne Hastighed, fordi det stadig gælder at vinde Hastighed, idet der vindes i Tid, hvad der vindes i Hastighed.

Skal man nu sammenligne et Sejlskib med et Motor-Sejlskib af den her omhandlede Størrelse, kan man regne Gennemsnitsfarten for Sejlskibet til 4 Knob og Gennemsnitsfarten for Motorskibet 7 Knob eller henholdsvis 96 og 172 Kvartmil pr. Døgn.

Fartøjets Omkostninger pr. Døgn er 100 Kr. og Maskinens pr. Arbejdsdøgn 65 Kr. inkl. Brændsel, Smøring og 1 Motorpasser.

For at komme til en Fragtsats pr. Kvartmil gaas ud fra en Gennemsnitsfragt af 8 Kr. pr. Ton for det her omhandlede Skib (der er sluttet fra 7—10 Kr.) for en Rejse til England; herfra faas med denne Distance 550 Kvartmil og 370 Tons Last Fragtsatsen

$$\frac{8 \cdot 370}{550} = \frac{2960}{550} = 5,40 \text{ Kr. pr. Kvartmil.}$$

Regner man nu, at Motorskibet i Aarets 365 Dage gør 200 Døgns Sejlads og deraf de 150 Døgn med Fragt, de øvrige ballastet, medens Sejleren paa Grund af Liggedage i Havn (Motorskibet i Dampertørn) kun kan gøre 110 Døgn fragtet, faas følgende Balance:

Motorskib:		
Indtægter: 150 · 172 · 5,4	=	140,000 Kr.
Udgifter:		
Fartøjet i 365 Døgn	=	36,500
Motoren i 200 Døgn: 200 · 65	=	13,000
Forrentning, Amortisation og Reparation af Maskinen 15 pCt. af 20,000		3,000
	-----	52,500
Brutto-Overskud	-----	87,500
Sejlskib:		
Indtægter: 110 · 96 · 5,4	=	57,000
Udgifter:		36,500
Brutto-Overskud	-----	20,500
Merfortjeneste paa Motorskibet		Netto Kr. 67,000

Man ser altsaa, at der for Motorskibet er Udsigt til et klækkeligt Overskud, men det er dog nødvendigt her at kaste et Blik paa *Fartøjets* hele Harmoni og ligeledes tage det individuelt menneskelige med i Betragtning.

Et Motorfartøj skal være bygget til denne specielle Drift. Det kan have sin Rimelighed og ogsaa give en god Avance at anbringe en Hjælpe-motor i et brugt Sejlskib for at kunne gaa op ad et Revier eller komme frem i Vindstille, men skal man have en rationel Drift, skal Skibet være bygget med denne for Øje. Da Pointet i foranstaaende Balance ligger i de to Tal 172 og 96, der betegner den sejlede Distance pr. Døgn i Kvartmil, maa der stadig holdes saa megen Forskel som muligt mellem disse Størrelser, d. v. s. Motorskibet maa holde sin gode Part, dens Linier maa derfor blive slankere, Dimensionerne længere og smallere end Sejlskibet. Med saadanne Former bliver der for en given Lastevne større Rum i Skibet, saaledes at der samtidig kan afgives Plads til Motoren, der dog for en moderne To-Takts Motors Vedkommende ikke stiller store Fordringer til Rum og Vægt, hvorfor der heller ikke ved ovenstaaende Beregninger er taget Hensyn hertil.

Med Hensyn til den Plads, Motoren beslaglægger i Skibet, maa her samtidig paapeges, at hver Meter, Motoren er længere, betyder et Tab i Lasterum svarende til 1 Meter Gange Tværsnits Spantearial paa det paagældende Sted, idet Maskinrummet begynder ved Motorens Forkant og udfylder hele Skibet i tværskibs Retning.

Det gælder derfor at have saa korte Maskiner som muligt, altsaa saa vidt muligt at anvende 1- og 2-cylindrede Motorer.

Ved større Raaolienmotorer paa over 200 HK., hvor dette ikke godt kan lade sig gøre, kan det anbefales at anvende 2 Stk. 2-cylindrede Maskiner, hver med sin Propel.

De andre Tal, der fremkalder Difference i Regnskab, er Antallet af fragtede Døgn i Aaret, 150 og 110. Disse er mere skønsmæssigt ansat, men det gælder her ligeledes at holde Forskellen saa stor som muligt. Dette kræver en hurtig Udlosning, hvorfor Motorspil maa anvendes, og lages Balast ind, maa dette kunne ske hurtigt, hvorfor der anvendes Vandballast, der tages ud og ind ved Pumper, ligeledes dreven med Motorkraft.

Man ser altsaa, at det er Arbejds-Intensiteten, det kommer an paa; stor *Fart* og ingen *Tidsspilde*, for at forrente de Summer, der staar i Skibet, og udnytte Tiden.

Et saadant Arbejde kræver imidlertid ogsaa den rette Mand til at lede det og holde det i Gænge, og det er derfor af største Vigtighed, at Føreren af et saadant Skib er fortrolig med den Arbejdsmaade, der kræves, og som er en ganske anden end i en *Sejler*, saaledes som her vist.

Et Motorskibs Maskinrum maa ikke paakræve en større Styrke maskinkyndigt Mandskab; der skal være 1 Mand om Bord, der har Motorpasser-Eksamen, til Ren-

gøring, Smøring og Manøvrering, men det afhænger af Kaptajnen selv at holde Motoren i den Stand, Skibet fordrer; han skal være fuldstændig fortrolig med dens Arbejde og være sammenlevet med den som med sit Skib. Da Motoren paa sin Side skal være enkel og simpel (ventiløs To-Takts), kræver den ikke noget større legemligt Arbejde af sin Kaptajn, men saa meget mere Interesse. Det er Kaptajnens Sag at bringe den rette Økonomi ud af det hele Foretagende ved at lade Motorens Arbejde afpasses efter Forholdene. Det er ikke nok blot at lade Rokken snurre og være glad, saa længe den gaar, der skal økonomiseres med Oljen, uden at det sker paa *Fartens* Bekostning; Vinden skal udnyttes saa meget som muligt. Der skal lyttes til Motorens Hjerterslag, og dens smaa Sorger øjeblikkelig tilfredsstilles, thi af dens Driftssikkerhed afhænger det heles Rentabilitet.

Det er, som man ser, ikke Sejlskibsdrift; der er ikke Tid til at vende en Skraa; det er heller ikke Dampdrift, det er Kombination af Sejl og Motor, der karakteriserer Driften og dens Økonomi, og det fordrer de rette Folk med den rette Forstaaelse af Arbejdet, som er saa rigt paa Underholdning paa de lange Rejser.

Jes Jessen.

M. Ing. F.

Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Sønæringen*).

Det af Landstinget til Behandling af nævnte Lovforslag nedsatte Udvalg har den 15. Maj afgivet Betænkning, af hvilken vi nedenstaaende gengiver det væsentligste, idet dog de Ændringer, der kun er redaktionelle eller uden videre Betydning er udeladt:

De to Lovforslag er nøje sammenknyttede og omhandles derfor under eet i Betænkningen. De slutter sig begge til Forslag, afgivne af det Udvalg, som Ministeren for Handel og Søfart nedsatte den 2. Juni 1911 til at overveje Spørgsmaalene om Ændringer i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 og om en Omordning af Navigationsundervisningsvæsenet. De Landstinget forelagte Lovforslag indholder kun faa og mindre væsentlige Afvigelser fra de af det nævnte Udvalg afgivne Forslag, der i det store Hele fremtræder som enstemmigt vedtagne af det paagældende Udvalg af Fagmænd, idet der kun til nogle af Paragrafferne i Lovudkastet angaaende Sønæringen var stillet Ændringsforslag af et enkelt Udvalgsmedlem.

Med Hensyn paa den Maade, hvorpaa Lovforslagene saaledes er blevet udarbejdet, har under Udvalgsbehandlingen det Hovedsynspunkt vundet overvejende Tilslutning, at de grundige og fagkyndige Overvejelser, hvorpaa en Lovordning, som den tilsigtede, bør hvile, allerede er foretagne og i alt væsentligt bragte til Afklaring ved de Lovudkast, der er afgivne af det ovennævnte Udvalg.

Hvad angaar de Bestemmelser i Lovforslaget, der fremtræder som enstemmigt vedtagne af det fagkyndige forberedende Udvalg, har derfor den Betragtning ligget nær, at den Opgave ikke skulde paahvile Landstingsudvalget at optage til dyberegaaende Undersøgelse og Prøvelse de mange Ønsker om Ændring af disse, som fra de interesserede Parter Side er fremkommet, efter at de har faaet Lejlighed til at erklære sig om det forberedende Udvalgs Lovudkast.

En til dette Hovedsynspunkt svarende summarisk Behandling af Lovforslagene har Landstingsudvalget imidlertid ved foreliggende Omstændigheder set sig henvist til at fravige. I stort Antal er der nemlig fra interesserede Parter forebragt Udvalget motiverede Ønsker om Ændringer i Lovforslagenes Bestemmelser, hvorhos der paa den anden Side er fremkommet Henvendelser, der udtaler Tilslutning til den foreslaede Lovordning. Henvendelser til Udvalget angaaende Lovforslagenes Affattelse foreligger saaledes fra: Damp- og Sejlskibs-Rederiforeningens Repræsentanter i Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Den alm. danske Skibsførerforening af 1874, Københavns Skipperforening, Dansk Styrmandsforening, Dansk Fiskeriforening, Maskin-

*) De af Navigationskommissionen af 1911 udarbejdede Lovudkast har i sin Tid været offentliggjort her i Bladet. For imidlertid at lette Oversigten over den nu afgivne Betænkning vil i næste Nummer af *Dansk Søfartstidende* de Paragraffer af Lovforslagene blive gengivne, til hvilke de væsentligere af Betænkningens Ændringer referer sig. R ed.

mestrenes Forening, Maskinistforeningerne i Danmark, Marstal Kommunalbestyrelse og Dansk Motorbaads-Klub m. fl.

Det fremgaar af de paagældende Henvendelser, at de interesserede Parters fremførte Ønsker er i ikke faa Tilfælde indbyrdes skarpt modstridende.

Udvalget har maattet nære afgørende Betænelighed ved i Henhold til de saaledes modtagne Henvendelser at foreslaa saadanne Ændringer i de af det forberedende Udvalg enstemmigt vedtagne Bestemmelser, som uden væsentlig berører Lovforslagets Hovedprincipper eller vilde kunne paaføre nogen interesseret Part fælig Ulempe. Imidlertid har Udvalget med Støtte af Handelsministeren set Udvej til ogsaa for adskillige af de enstemmigt foreslaede Bestemmelers Vedkommende at søge indført i Løven Lempelser og Ændringer, som helt eller delvis imødekommer Ønsker, som er Udvalget forebragte, uden at der derved paaføres nogen anden Part Ulempe, og uden at der derved hidføres nogen Forskydning i den Afvejning af de forskellige Parters Interesser, som det forberedende Udvalg har anset for den rette.

Dette gælder saaledes bl. a. Kravet om tvungen Styrmandsfart som Vilkaar for Adgang til at indstille sig til almindelig Skibsførereksamen. Det paagældende Krav er enstemmigt tiltraadt af det forberedende Udvalg, men saaledes, at 3 af dettes 14 Medlemmer kun med Betænelighed har sluttet sig hertil »navnlig af Hensyn til den betydelige Byrde, som den foreslaede Søfart med Styrmandstjeneste imellem de to Eksaminer vil paalægge Navigatorerne.« De paagældende Betæneligheder er i forstærket Form forebragte Landstingsudvalget fra Redernes Side med dertil knyttet Ønske om, at Kravet om den tvungne Styrmandsfart maa bortfalde. Dette Ønske, som berører et af Hovedprincipperne for den tilsigtede Navigationsundervisning, har Udvalget imidlertid ikke ment at kunne tiltræde. Men medens det forberedende Udvalg havde foreslaet en tvungen Styrmandsfart af eet Aars Varighed, og Ministeren ved det forelagte Lovforslag havde nedskrevet denne til 9 Maaneder, tilsigter det af Udvalget til Navigationsundervisningsforslaget stilledes Ændringsforslag Nr. 4 yderligere at nedbringe dette Tidsrum til 6 Maaneder og eventuelt at kunne tilendebringe den paagældende Styrmandsfart i en kortere Tid ved Henlægning af denne til Skoleskibe el. lign. (jvfr. i øvrigt, hvad herom nedenfor er anført under Om- talen af Ændringsforslagene Nr. 4 og 18 til Navigationsundervisningsforslaget). I sidstnævnte Henseende skal anføres, at under Udvalgsbehandlingen har den Tanke været fremholdt, at den tvungne Styrmandsfart mulig maatte kunne præsteres i Orlogsskibe, eventuelt i Forbindelse med Aftjening af Værnepligten, uden at man dog fra nogen Side herom har kunnet stille positivt Ændringsforslag.

Heller ikke berøres Lovforslagets Hovedprincip eller gaas nogen Interesse for nær ved stilledes Ændringsforslag, sigtende til:

- 1) at imødekomme et i Fiskerikredse næret Ønske om, at den Fisker, hvis Søfart giver Adgang til Kystskipperproven, ogsaa skal kunne indstille sig til Sætteskipperproven;
- 2) at give lovmæssig Adgang til Kystskipperproven for den Lystsejler, som efter det fyldte 18de Aar i 2 Aar har været Ejer af dansk Lystfartøj eller aktivt Medlem af en af Handelsministeren anerkendt Sejlklub eller Motorbaadsklub;
- 3) at imødekomme en formentlig forhaandenværende Trang til indtil 6 Maaneder efter Lovens Ikrafttræden at lade afholde de i den nuværende Lov omhandlede Eksaminer ved Navigations-skolerne;
- 4) at aabne Adgang for en Styrmand med 2 Aars Styrmandsfart til ogsaa at føre Dampskib paa indtil 200 Tons i indskrænket Fart;
- 5) at sidestille Kystfiskeriet ved Færøerne med Kystfiskeriet i Nord- og Østersøen;
- 6) at lade Fart alene paa Nord- og Østersøen give Adgang til Opnaelse af Fiskeskipperbevis af 1ste Klasse samt ved i Henhold til Udvalgets overvejende Stemning herfor;
- 7) at fratage Kravet om den udvidede Skibsførereksamen som Vilkaar for at føre Udvandrerkskib.

Blandt Ændringer, som de skete Henvendelser til Udvalget har givet Anledning til nærmere at drøfte, skal særlig nævnes et fremkommet Ønske om under § 1 i Navigationsundervisningsloven at opføre Tillægsprøve i Motorlære som en særlig Eksamen og i Forbindelse hermed i § 3 at borttage fra Sætteskipperproven Faget »Grundbegreberne af Læren om Motorer«, hvilken Ændring vilde være ensbetydende med en Tilbagevenden til den af det forberedende Udvalg foreslaede Ordning.

Udvalget har imidlertid afstaaet fra at foreslaa den paagældende Ændring som formentlig mindre hensigtsmæssig end den ved Lovforslaget tilsigtede Ordning. Dels synes nemlig den tiltagende Benyttelse af mindre Sejlskibe med Hjælpemotor at retfærdiggøre Kravet om Kendskab til Motorlære som fastslaaet Fag ved Sætteskipperproven, navnlig i Betragtning af, at dette Fag kun vil kræve 20 à 30 Undervisningstimer. Og dels er Udvalget opmærksomt paa, at det saaledes etablerede Krav — jfr. § 32 i Lovforslaget angaaende Søneringen — ikke vil ramme dem, der har erhvervet Bevis som Sætteskipper efter den nuværende Søneringslov og saaledes ikke har alligt nogen Prøve i Motorlære. Thi en saadan Sætteskipper vil

være berettiget til at føre Skib, der beuytter Motor til Fremdrivning, i ganske samme Omfang som den, der erhverver Sætteskipperbevis efter at have bestaaet den her foreslaede Sætteskipperprøve, omfattende ogsaa Motorlære. De ældre Sætteskipperes Uddannelse vil alt-saa i saa Henseende ikke kunne staa Maal mod de yngre, modmindre de gennem en lovhjemlet, men frivillig Tillægsprøve i Motorlære eller paa anden fyldestgørende Maado i en af det offentlige foreskrevne Form godtgør fornødent Kendskab til Faget. I Betragtning af, at Reder og Fører af Skibe af den paagældende Størrelsesklasse ofte vil være forenede i samme Person, skønner Udvalget imidlertid ikke rettere, end at den mulige Trang til en saadan Prøve hensigtsmæssigt maa kunne afljæpes ad administrativ Vej ved at lade de paagældende erholde Adgang til at erhverve Bevis for fornøden faglig Duelighed i Pasningen af Motorer hos de af Ministeren godkendte sagkyndige, jfr. Bestemmelsen i § 6, sidste Stykke, i Lovforslaget om Søneringen.

Navigationsundervisningsforslagets § 8 bestemmer, at de Krav, der i de enkelte Fag kan stilles ved Eksaminerne, fastsættes ved kongelig Anordning. Man har under Udvalgsbehandlingen været opmærksom paa, at et Mindretal af det forberedende Udvalg har udtalt som Forudsætning for dets Tilslutning til denne administrative Fastsættelse af Eksamenskravene, »at Fordringerne ikke bliver saa strønge, at der derved maatte befryktes en kodelig Formindskelse i Tilgangen til Navigations-skolerne og dermed til Navigatørstand«. I Henhold hertil har Landstingsudvalget fra Ministeriet indhentet Oplysning om de Krav, der i saa Henseende tænkes stillet. Bilagene*) Nr. 1—2 indeholder de fra Ministeriet afgivne Meddelelser om de paatænkte Krav, der for formenes at ville fyldestgøre den af det forberedende Udvalgs Mindretal nys citerede Forudsætning. I øvrigt skal her henpeges paa den i Bilag Nr. 1 indeholdte saalydende Udtalelse: »Efter Ministeriets Formening kan Udkastet tjene som Grundlag for den nærmere Fastsættelse af Fordringerne ved de i Navigationslovsforslaget ommeldte obligatoriske Eksaminer; men det bør i øvrigt erindres, at den endelige Afgrænsning af Stofmængden gennemgaaende maa finde Sted ved Tilrettelæggelsen af selve Lærebøgerne.«

Medens de stilledes Ændringsforslag lader Realiteten i § 1 i Lovforslaget vedrørende Navigationsundervisningen urørt, saaledes at de i denne omhandlede 5 Eksaminer foreslaas etablerede, gaar Udvalget ud fra, at der ikke vil blive Tale om at indføre den udvidede Skibsførereksamen ved alle Navigations-skoler, hvilket man vilde anse for urimeligt. Der har i øvrigt under Udvalgsbehandlingen været rejst Spørgsmaal om Muligheden af at faa den paagældende Eksamen henlagt til Kadetskolen eller til Reservkadetskolen, uden at man dog har ment at turde stille hertil sigtende Ændringsforslag.

Kun angaaende Statstilskuddet til Navigations-skolerne og Statens derved etablerede Forhold til disse har Udvalget delt sig i et Flertal og et Mindretal.

Flortallet (Jørgen Bertholm, Bramsen, Deutzer, Hvidberg, Harald Jensen, Villars Lunu, Holger Petersen, Sonne og Tvode) foretrækker i saa Henseende at blive staaende ved det Princip, der er lagt til Grund for Lovforslagets Affattelse med Statens Overtagelse af Garantien for Løningerne til Bestyrere og Lærere ved de godkendte Navigations-skoler og med derved vunden Adgang for Staten til paa en efter Flortallets Opfattelse hensigtsmæssig Maado at øve effektiv Kontrol mod disse. Efter Flortallets Anskuelse vil nemlig den saaledes foreslaede Form for Ydelsen af Statstilskuddet tjene til en ønskelig Konsolidering af Skolernes økonomiske Stilling, der vil gøre det muligt for dem at fyldestgøre de forøgede Undervisningskrav, der vil følge af den her tilsigtede Lovordning.

I øvrigt bemærkes angaaende Flortallets Stilling til de tilsigtede skærpede Krav til Navigatorernes Uddannelse, at den Lempelse i disse, om hvilken der i Udvalget er tilvejebragt Enighed, har for flere af Flortallets Medlemmer været Vilkaaret for Tilslutning til Lovforslagets paagældende Hovedprincip.

Mindretallet (Bojsen, Degnhol, Lange, A. Lund, Nordby og Enevold Sørensen) foretrækker derimod at yde Statstilskuddet under en saadan Form, der giver Skolerne en friere Stilling overfor Statu; og Mindretallet stiller hertil sigtende Ændringsforslag, jfr. i øvrigt Mindretalsbetænkningen.

Angaaende de af Udvalget og Udvalgsflortallet stilledes Ændringsforslag skal i øvrigt — med Forbigaaelse af de væsentligst redaktionelle Ændringsforslag — følgende bemærkes:

Ændringsforslagene Nr. 5 til Navigationsundervisningsforslagets § 7 giver en positiv Regel for Adgang til Kystskipperproven for Lystsejlere, som i Almindelighed ikke vil være i Stand til at fyldestgøre den i Navigationslovsforslagets § 2 foreskrevne Fartsbeti- gelse for denne Prøve. Ved Ændringsforslagene gives der Adgangsret til Kystskipperproven for den Lystsejler, som efter det fyldte 18de Aar i 2 Aar har været Ejer af dansk Lystfartøj eller aktivt Medlem af en af Handelsministeren anerkendt Motorbaads- eller Sejlklub.

Ændringsforslagene Nr. 3 til Navigationsundervisningsforslagets § 3 samt Nr. 7 til Søneringsforslagets § 7 og Nr. 23 til samnes § 17 indfører samme Fartsbeti- gelse for Adgangen til Sætteskipperproven som for Adgangen til Kystskipperproven. Der imødekommes herved et i Fiskerikredse næret Ønske om, at en Fisker, der blot har den Søfart, der efter Forslaget dannes Adgangsbeti- gelsen ved den mindste Prøve (Kystskipper), om han ønsker det, skal kunne indstille sig til den lidt større Prøve (Sætteskipper). Bestaar han Sætte-

*) Udeladt her.

skipperprøven, vil han imidlertid ikke straks kunne løse det til denne svarende Bevis (Fiskeskipperbevis af 1ste Klasse), men derimod Beviset svarende til den mindste Prøve (Fiskeskipperbevis af 2den Klasse); først naar han derefter har suppleret sin Fart op til det, der hører til 1ste Klasse-Beviset, vil han kunne erholde dette. Af praktiske Grunde har man imidlertid fundet det nødvendigt at generalisere Spørgsmaalet, saaledes at Forholdet bliver det samme for de egentlige Kystskippers og Sætteskipers Vedkommende som for Fiskernes.

Ændringsforslagene Nr. 4 og 18 til Navigationsundervisningsforslaget vedrører den ovenfor omhandlede tvungne Styrmandsfart med Adgang til Opnåelse af Statstilskud til Etablering og Drift af Skoleskibe, anvendte i dette Øjemed. Det maa erkendes, at selv om man i flere andre Lande har tvungen Søfart mellem Eksaminuarne, vil de krævede 9 Maaneders Søfart, som i de fleste Tilfælde kun vil kunne præstere i ofte betydelig længere Tid, kunne virke til en Formindskelse af Tilgangen af Navigatører. Her foreslaas derfor dels at nedsætte den forlangte Søfart fra 9 til 6 Maaneder og dels i Lovforslaget at indføre den Bøstemmelse, at denne Søfart kan erstattes af Fart med Skoleskibe, hvor man har indrettet sig paa at bibringe de paagældende netop den praktiske Øvelse, som tiltrænges i saadanne Skibe for det antages, at der hurtigere og paa en mere fyldestgørende Maade kan opnaas det tilsigtede Resultat end i almindelige Handelsskibe.

Ændringsforslag Nr. 6 tilsigter at give en bestaaende Repræsentation for henholdsvis Redere, Skibsførere og Styrmande Adgang til at erklære sig om de Eksamenskrav, der ifølge Navigationsundervisningsforslagets § 8 er at fastsætte ved kongelig Anordning for de enkelte Fag.

I Navigationsundervisningsforslagets § 25 er angivet Maksimum for de garanterede Lønninger for Navigationskollegernes Lærerpersonele. Hvor der af Skolen ydes Lærerne Bolig og Kost, finder man det naturligt, at der herfor fradrages et passende Beløb i de anførte Maksimumslønssatser. I Henhold hertil stiller Flertallet Ændringsforslag Nr. 11, der subsidiært tiltrædes af Mindretallet.

Udvalget finder, at de i Navigationsundervisningsforslagets § 28 omhandlede Statstilskud til værdige og trængende Elever ogsaa bør kunne komme de Elever til gode, som undervises til Kystskipper- og Sætteskipperprøven, og stiller derfor Ændringsforslag Nr. 12.

I Navigationsundervisningsforslagets § 29 bestemmes, at Tilsynet med Skolerne føres af Navigationsdirektøren. Udvalget finder det imidlertid rimeligt, at det paagældende Tilsynsarbejde paa passende Maade fordeles mellem Direktøren og Eksamenkommissionens to andre Medlemmer, og stiller derfor Ændringsforslag Nr. 14.

For at mindske de med Overgangen fra den nuværende til den foreslaede Ordning forbundne Vanskeligheder stiller Udvalget til Navigationsundervisningsforslagets § 36 Ændringsforslag Nr. 19, som bemyndiger Ministeren til indenfor et Tidsrum af 6 Maaneder efter Lovens Ikrafttræden at lade afholde ved de godkendte Navigations-skoler de nu lovbestemte Eksaminer.

I Søneringsforslagets § 4 gives der Motorpasseren Adgang til at gøre Tjeneste som oneste Mester paa Skibe med Motorer af indtil 200 HK., naar det for Fartøjet tilladte Passagortal ikke overstiger 600. De paagældende ret skønsmæssige Grænser for Motorpassernes Omraade mener Udvalget imidlertid at børde ændre for Hestekraftens Vedkommende til 150 og for Passagortalots Vedkommende til 400, under Hensyn til Passagertrafikken særlige Krav til Driftssikkerhed. Da Udvalget opfatter de ved kgl. Anordning af 16. Juni 1911 givne Eksamensregler for Maskinpassere og Motorpassere saaledes, at der gives de førstnævnte behørig Uddannelse ogsaa i Motorpassing, finder man det rimeligt at saane Maskinpassere samme Adgang som Motorpassere til Betjening af de i § 4 omhandlede Skibsmotorer. I Henhold til det anførte stiller Udvalget Ændringsforslag Nr. 3 til § 4, det dorned saamenhørende Ændringsforslag Nr. 14 til § 10 samt endvidere Ændringsforslag Nr. 16 til § 11.

Søneringsforslaget indfører en ny Betegnelse, nemlig Maskinmester af 3die Klasse. Udvalget finder det imidlertid naturligt i Stedet herfor at indføre en »Undermesterklasse«, idet man da — jfr. Ændringsforslagene Nr. 17 og 18 til § 12 — stiller Kravene til disse noget lempeligere end ved § 12 bestemt for Maskinmestrene af 3die Klasse. Man foreslaar derfor dels at nedsætte den forlangte Søfart noget og dels ikke at kræve Haandværksprøven bestaet, for vedkommende senere skal have Bevis som Maskinmester af 2den Klasse. Man opnaar herved, at vedkommende, medens han sejler, under de ombordværende erfarnes Maskinmestres Vejledning kan opnaa dog en Del af den praktiske Haandværksfærdighed, som kræves for at bestaa nævnte Prøve, og som han ikke har haft Lejlighed til at faa under den forudgaaende Lærlingendannelse paa Maskinværkstedet i Land.

Indførelsen af Betegnelsen »Undermester« har foranlediget Fremsettelsen af en Række Ændringsforslag, af hvilke Nr. 19 indeholder den Reallitet, at de nedskrevne Krav til den vordende Undermesters Tjeneste om Bord gør det naturligt, at der til Undermesterens Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2den Klasse kræves noget længere Undermestertjeneste end foreslaet for en Maskinmester af 3die Klasse, hvorfor den i § 13 anførte Tjeneste af 4 Maaneder foreslaas ændret til 6 Maaneder.

Søneringsforslagets § 5 bestemmer, at Skibe med Maskine paa indtil 800 HK. skal kunne fare paa Middelhavet med kun 2 Maskinmestere, medens der nu kræves 3 saadanne, naar Maskinen er over 500 HK. Udvalget skønner imidlertid ikke, at man bør gaa til en Formindskelse af det i den nuværende Søneringslov krævede Antal Maskinister i de her omhandlede Skibe.

Ændringsforslagene Nr. 5 og 6 bestemmer derfor, at der i saadanne Skibe skal være ansat yderligere en Undermester, hvor Maskinen ikke er over 800, og en Maskinmester af 2den Klasse, saafremt denne er over 800 HK. Hvor Skibsmaskinen er under 800 HK., indfører Ændringsforslaget den Lempelse i den nu gældende Lovregel, at en Undermester kan træde i Stedet for en Maskinmester af 2den Klasse.

Ændringsforslagene Nr. 9 og 10 til Søneringsforslagets § 8 og de dermed forbundne Ændringsforslag Nr. 28 og 29 til samme Lovforslags § 32 gælder den i Indledningen omtalte Frafalden af Kravet om udvidet Skibsforeksamen som Vilkaar for Adgang til at føre dansk Udvandrerkskab i Fart paa fremmede Verdensdele.

Ændringsforslag Nr. 12 til Søneringslovens § 9 hjemler den Styrmand, som har de i Paragraffen foreskrevne Fartsbetingelser, Ret til at være Forer af Damp- eller Motorskib paa indtil 200 Tons i indskrænket Fart. Herved udvides det allerede i Lovforslaget indeholdte Princip, hvorefter en Styrmand med 2 Aars Fartstid som saadan, men uden Skibsforeksamen har Adgang til at føre Sejlskib paa indtil 200 Tons i begrænset Fart, til ogsaa at omfatte Dampskibsfart. Ændringen imødekommer et Ønske hos visse Dampskibsrederkredse og finder Støtte i den Omstændighed, at Størrelsen af Slæbedampore og lignende, der tidligere stedse laa under 100 Tons-Grænsen og saaledes kunde føres af Sætteskipperne, nu jævnlig naar op over den nævnte Størrelsesgrænse.

Det følger af Hovedregelen i Lovforslagets § 16, at Fiskeriet i Nord- og Østersøen ikke vil være bundet ved Forslagets Bestemmelser, for saa vidt det foregaar med Fartøjer af under 20 Tons. Lige med dette Kystfiskeri har imidlertid indenfor tilsvarende Grænser det Kystfiskeri stillet, der foregaar ved Færøerne med dér hjemmehørende Fartøjer og Baae; men til at hidføre denne Ligestilling er en positiv Bestemmelse nødvendig, idet Udvaldelser af en saadan vilde gøre Hovedregelen i Lovforslagets § 17 om Fiskeri ved Færøerne og Island anvendelig ogsaa paa det færøske Hjemmefiskeri.

I Henhold hertil stilles Ændringsforslag Nr. 21 til Søneringsforslagets § 16.

Op endelig tilsigter Ændringsforslaget Nr. 22 til Søneringsforslagets § 17 at mulliggøre Opnaelsen af Fiskeskipperbeviset af 1ste Klasse ved Fart paa Nord- og Østersøen alene, i hvilken Henseende det er oplyst, at det for Fiskerne ofte vil være forbundet med uforholdsmæssige Vanskeligheder at erholde sig Fart udenfor de nævnte Farvande.

Et Mindretal (Bojsen, Degnbol, Lango, A. Lund, Nordby og Enevold Sørensen) har været Betænkelighed ved de Foranstaltninger i Lovforslaget, som gaar ud paa at skærpe Eksamensfordringerne for Navigationskollegernes Elever, samtidig med at Antallet af unge Mennesker, som ønsker at gaa til Søs, er i kendelig Tilbagegang. Adskillige Skibsredere klager alt nu over, at der er Mangel paa Styrmande.

Da det imidlertid er lykkedes i Udvalget at tilvejebringe Enighed om en Indskrænkning i de nævnte Foranstaltninger, blandt andet om at gøre den advidede Skibsforeksamen ganske frivillig for de vedkommende og om mulig søge den afholdt udenfor de bestaaende Skoler, at forkorte den foreslaede tvungne Styrmandsfart fra 9 til 6 Maaneder og at give de i Skibsfarten interesserede Parter Adgang til at erklære sig om de Krav, der agtes stillet ved Eksaminerne, har man undladt at stille mere vidtgaaende Ændringer paa disse Punkter.

Derimod maa man hestemt tage Afstand fra de Bøstæbelser i Lovforslaget, som særlig i §§ 25, 26 og 29 gaar ud paa at forberede de nuværende private Navigationskollegers Overgang til Stats-skoler. Man finder saa meget mindre Grund hertil, som der ikke fra nogen Side er fremkommet Klage over, at Virksomheden ved de bestaaende Privatskoler ikke skulde være eller har været tilfredsstillende. Den i § 25 omtalte Garanti for samtlige Læreres Løn ved disse Skoler kunde blive en ret betydelig Merudgift for Statskassen, og det kunde desuden føre til, at der blev stillet lignende Krav fra det store Tal af lignende private Skoler, som findes her i Landet (Realskoler, Seminarier, Folkehøjskoler o. s. v.). Man maa derfor ubetinget foretrække at forøge Tilskuddet til Skolerne med en bestemt Sum, som man i Betragtning af den almindelige Prisstigning mener at kunne sætte: indtil 15,000 Kr., som af Navigationsdirektøren kunde fordeles i Forhold til Skolernes Udgifter til Lærernes Løn, Lokaler o. s. v. Hertil sigter de af Mindretallet stillede Ændringsforslag.

Ændringsforslag.

I. Navigationsundervisningen.

Til § 1.

Af Udvalget:

1 Under 4. ændres »den almindelige Skibsforeksamen« til: »Skibsforeksamen«.

(En tilsvarende Ændring foretages gennem begge Forslagene).

Til § 3.

Af Udvalget:

3) Næstsidste Stykke affattes saaledes:
»Den, der vil indstilles til Sætteskipperprøven, skal godtgøre, at han efter det fyldte 15de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 3 Aar, deraf mindst 1 Aar i søgaaende Sejlskib, eller i Sejlskerfartøj paa over 20 Tons.«

Til § 5.

Af Udvalget:

4) I sidste Stykke, 2den Linie, ændres »9 Maaneder« til »6

Maaneder», og til Stykket tilføjes: »Efter derom af Handelsministeren givne Bestemmelser kan ovennævnte Søfart helt eller delvis erstattes af Fart med søgaaende Skoleskibe e. l. for Styrmand, jfr. § 33, hvor der kan bibringes vedkommende den praktiske Uddannelse, som anses fornøden for Indstilling til ovennævnte Eksamen.»

Til § 7.

Af Udvalget:

5) Der tilføjes som nyt Stykke:

»Adgang til den i § 2 ommeldte Kystskipperprøve tilkommer derhos den, der efter det fyldte 18de Aar i 2 Aar har været Ejer af dansk Lystfartøj eller aktivt Medlem af en af Handelsministeren unorkendt Motorbads- eller Sejlklub.»

Til § 8.

Af Udvalget:

6) I 2den Linie efter »Anordning» udgaar », og der tilføjes: », efter at der herom saa vidt muligt har været givet en bestående Ropræsentation for henholdsvis Redere, Skibsførere og Styrmand Adgang til at afgive Erklæring.»

Til § 24.

Af et Mindretal (Bojsen, Degnhol, Lange, A. Lund, Nordby og Enevold Sørensen):

9) Der tilføjes Litra:

»c) Et Tilskud af 15,000 Kr., der fordeles mellem Skolerne i Forhold til disses Udgifter til Lærertilværelser, Lokaler og Undervisningsmidler, dog at Skolebestyrelsens egen Løn ikke må medregnes til mere end 4,000 Kr.»

Til §§ 25 og 26.

Af Mindretallet under Nr. 9:

10) Begge Paragraffer udgaar.

Til § 25.

Af et Flertal (Jørgen Berthelsen, Bramsen, Deuntzer, Hvidberg, Harald Jensen, Villars Lann, Holger Petersen, Sonne og Tvede), subsidiært tiltrædt af Mindretallet under Nr. 9:

11) I 2det Stykke, 2den Linie, efter »Alderstillæg» tilføjes: »samt et passende Beløb for eventuelt ydet Bolig og Kost.»

Til § 28.

Af Udvalget:

12) I 1ste Stykke, 3die Linie, udgaar: »under Nr. 3—5.»

Til § 29.

Af Mindretallet under Nr. 9:

13) 1ste Stykke udgaar.

Af Udvalget:

14) Til 2det Stykke føjes: »med Bistand af Eksamenkommissionens øvrige Medlemmer.»

Til § 33.

Af Udvalget:

18) I 2det Stykke, 3die Linie, efter »Tilskud» tilføjes: »til Etablering og Drift af søgaaende Skoleskibe for Styrmand.»

Til § 36.

Af Udvalget:

19) Der tilføjes som 2det Stykke:

»Ministeren kan derhos indenfor et Tidsrum af 6 Maaneder fra nærværende Lovs Ikrafttræden lade afholde de i Lov Nr. 47 om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 omhandlede Eksaminer ved en eller flere af de godkendte Navigationsskoler, for saa vidt særlige Omstændigheder maatte gøre dette ønskeligt. Dog kan i det paagældende Tidsrum ingen af de ommeldte Eksaminer afholdes oftere end en Gang ved hver Skole.»

II. Søneringen m. m.

Af Udvalget:

Til § 3.

1) I 1ste Stykke ændres i 2den Linie Ordet »Dampskib» til: »Damp- eller Motorskib.»

2) I andet Stykke ændres i 1ste og 2den Linie Ordene: »Dampskib af over 100 Tons i denne Fart» til: »Damp- eller Motorskib af over 100 Tons i denne Fart eller i udvidet Kystfart.»

Til § 4.

3) 1ste og 2det Stykke affattes saaledes:

»Paa dansk Motorfartøj med Fremdrivningsmotor af over 50 HK. skal der til at passe Motoren være ansat en Mand, der har Bevis som Motorpasser, jfr. § 10, eller som Maskinpasser, jfr. § 11. Hvis Motoren har over 150 H.K., eller det for Fartøjet tilladte Passagerantal er over 400, gælder med Hensyn til Maskinbetjeningen de for Dampskibe i § 5 fastsatte Regler. Handelsministeren skal dog for Sejlskibe med Hjælpeomotor af ikke over 200 H.K. være bemyndiget til under særlige Omstændigheder at gøre Undtagelse fra Bestemmelserne i dette og foregaaende Stykke.»

Til § 5.

4) I 2det Stykke, 4de Linie, ændres »een af 3die Klasse» til: »een Undermester.»

5) I 3die Stykke udgaar det sidste Punktum, og der tilføjes: »Hvis saadanne Dampskibe gaar i Fart paa Middelhavet eller paa fremmede Verdensdele, skal der være ansat yderligere, saafremt Maskinens H. K. ikke er over 800, een Undermester, saafremt Maskinen er af over 800 H. K., een Maskinmester af 2den Klasse.»

6) 4de Stykke udgaar.

Til § 7.

7) I Litra b. udgaar Ordet: »derefter.»

Til § 8.

8) I Litra a. ændres i 3die og 4de Linie Ordene »Dampskib af over 100 Tons i denne Fart» til: »Damp- eller Motorskib af over 100 Tons i denne Fart eller i udvidet Kystfart.»

9) I næstsidste Stykke, 2den Linie, sættes Punktum efter »hvilken som helst Fart», og Resten af Stykket udgaar.

10) I sidste Stykke, 3die og 4de Linie, udgaar Ordene: »med Ret til at fore Udvandrerskib i Fart paa fremmede Verdensdele.»

11) I sidste Stykke ændres i 3die Linie samt i 6te Linie Ordet »Dampskib» til: »Damp- eller Motorskib.»

Til § 9.

12) I næstsidste Stykke indføjes i 3die Linie efter Ordet »Fører»: »af Damp- eller Motorskib paa indtil 200 Tons i indskrænket Fart samt.»

13) I sidste Stykke, sidste Linie, ændres Ordet »Dampskib» til: »Damp- eller Motorskib.»

Til § 10.

14) I sidste Linie ændres »200» til: »150.»

Til § 11.

15) Til sidste Stykke tilføjes et nyt Punktum, saalydende: »Beviset giver derhos i Overensstemmelse med de i § 4 givne Regler Ret til at være Motorpasser i danske Fartøjer med Motor af ikke over 150 H. K.»

Til § 12.

16) I 1ste Linie ændres »Maskinmester af 3die Klasse» til: »Undermester.»

17) Under Litra a. i 2den—3die Linie udgaar: »samt den i samme Lov omhandlede Haandværksprøve.»

18) Under Litra b. ændres i 1ste Linie »9» til: »6«, i 3die Linie »18» til: »15» og i 5te Linie »12» til: »9.»

Til § 13.

19) Under Litra b., 1ste Linie, ændres »4» til: »6.»

20) Under Litra b., 2den Linie, ændres »Maskinmester af 3die Klasse» til: »Undermester.»

Til § 16.

21) I 1ste Linie indføjes efter Ordet »Østersøen»: »eller i den færøske indskrænkede Fart.»

Til § 17.

22) I Litra a., 4de Linie, ændres Ordene: »i Fart udenfor Nord-søen» til: »enten i Fart udenfor Nord- og Østersøen eller som Fører i Nord- og Østersøen.»

23) I Litra b. udgaar Ordet: »derefter.»

Til § 20.

24) I 4de Stykke b. mellem »anerkendt» og »Sejlklub» indsættes »Motorbads- eller.»

Til § 32.

28) I 3die Stykke, 3die Linie, ændres ».» til: »;», og der tilføjes: »dog skal den, der er i Besiddelse af Søneringsbevis som Skibsfører i Henhold til ovennævnte Lov, ikke være berettiget til at fore Udvandrerskib i Fart paa fremmede Verdensdele, medmindre saadan Ret var ham hjemlet ved Bestemmelserne i Søneringsloven af 25. Marts 1892.»

29) 4de Stykke affattes saaledes: »Den, der har Bevis som Styrmand i Henhold til Søneringsloven af 25. Marts 1892, og som opfylder de i nærværende Lovs § 8 under Litra a og c—f ommeldte Betingelser, har Ret til indenfor et Tidsrum af 10 Aar fra nærværende Lovs Ikrafttræden at erhverve Bevis som Skibsfører, hvilket Bevis dog ikke hjemler Indehaveren Ret til at fore Udvandrerskib i Fart paa fremmede Verdensdele, medmindre han opfylder de i nævnte Søneringslov for Erhvervelse af saadan Ret stillede Betingelser. Efter Udløbet af den nævnte Periode kan han kun erhverve Bevis som Skibsfører efter særlig Tilladelse af Handelsministeren.»

Lovforslagen kom allerede den 19. ds. til 2den Behandling i Landstinget.

Ordføreren (Sonne) gennemgik meget udførligt Udvalgets Ændringsforslag, bortset fra de redaktionelle, og anbefalede dem til Vedtagelse; dog fremgik det ret tydeligt, at Ordføreren personlig stillede sig køligt overfor det Ændringsforslag, der tilsigter at fratage Kravet om, at Fører af Udvandrerskib skal have bestaaet den udvidede Skibsførereksamen.

Mindretalsordføreren (Bojsen) talte for dettes Ændringsforslag om Tilskudet til Skolerne og Ophævelse af Lovforslagets Bestemmelser om Lønningsgarantien og den indgaaende Kontrol med

Skolerne. Til Støtte for dette Standpunkt paaberaabte han sig Navigationsdirektøren, der ansaa den nuværende Ordning for at være særdeles god.

Handelsministeren (Hassing Jørgensen) kunde modtage Udvalgets og Flertallets Ændringer med Undtagelse af Ændringsforslag Nr. 15 til Søværningsloven og den dermed i Forbindelse staaende Del af Forslag Nr. 3, der begge tilsigter at give Maskinpasserne Adgang til at gøre Tjeneste som Motorpasser. Ministeren beklagede meget stærkt Ændringsforslaget om Udvandrereforenes Eksamen, der faktisk ikke betød nogen Lempelse for Rederne, men kunde betyde meget med Hensyn til Tilgangen til den ny Eksamen. Mindretallets Ændringer fraraadede han indtrængende; Navigations-skolerne forberedte til Eksaminere, der krævedes af Loven væsentligst for den offentlige Sikkerheds Skyld, og kunde slet ikke sidestilles med Folkehøjskolerne og de andre Institutioner, som Mindretallet havde nævnt.

Soune bemærkede overfor Bojsen, at Navigationsdirektøren var Medunderskriver paa Betænkningen fra Kommissionen af 1911 og derfor maatte antages at dele dennes Anskuelse. Ændringsforslagene vedrørende Maskinpasserne bebudede han at ville tage tilbage.

Lovforslagene vedtoges derefter med Flertallets Ændringer, idet Mindretallets ændringerne forkastedes med 25 Stemmer mod 16, og gaa nu til 3dje Behandling.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge bragte nogen Stigning i Kulfragterne i saa at sige alle Retninger, og der er vedblivende et godt Begær. Til Kronstadt gik Raten fra Tynen op til 5/ for »handy« Tonnage, altsaa c. 1/ højere end for et Par Uger siden, men til de nedre Østersøhavne er Stigningen ikke nær saa stor. Ogsaa i hjemgaaende Retninger har der flere Steder fundet Opgange Sted, nemlig fra Sortehavet, Middelhavet og Østen, delvis som Følge af, at stor Mængde spansk og italiensk Tonnage er bleven lagt op formedelst Strejke af Skibsbesætningerne, men ogsaa i sig selv er Begæret for Korn-tonnage fra Sortehavet etc. bleven livligere. Derimod er La Plata ganske livløs, og fra U. S. er Befragterne reserverede, da de venter at kunne faa rigelig og billig Tonnage fra Sydamerika. Østersøen er i en rent ud elendig Tilstand for prompt Lastning; Ladninger er meget knappe, og der er ingen Fortjeneste paa de nuværende Fragter, snarere pure Tilsætning, men Juni—Juli ventes at blive bedre. Der sluttedes i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Øst e n. Erts 20/6 Port Pirie/Antwerpen. Juni—Juli. Ris Saigon 19/6 Marseille, Havre og Dunkerque, 20.—31. Maj, Rangoon 16/3 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. Maj. Fra Kurrachee betalles 13/9 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, »net terms«, Maj, 13/6 pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn (større Baade) Kherson, Nikolajeff, Odessa etc. 7/ à 7/3 Rotterdam, 7/3 à 7/6 Antwerpen, 7/9 Hamburg, prompt. Sulina 6/9 Rotterdam, 3 d. mindre Byg, prompt, mindre Baade 8/ à 9/ N. C. eller »any«, 6 d. mere Hamburg, Maj—Juni. Azow Fres. 10.50 Marseille eller Genua, prompt, 7/9 Rotterdam, 8/ Antwerpen, Emden eller Weseren, 8/3 Hamburg, 25. Maj—15. Juni. Donauen 8/ Dødvægtbasis Rotterdam, 8/3 Antwerpen, 8/6 Hamburg 25. Maj—10. Juni. Erts 8/3 Poti/Rotterdam, (4.300 Tons med 800—800 Tons daglig). Sall 10/6 Eupatoria/Libau, (3.000), prompt.

Middelhavet etc. Erts 4/9 à 5/ Rotterdam, 5/3 Hironillo Bay/Glasgow (6.200), 6/9 Antwerpen (3.000). Esparto 11/ à 12/ fra Nordafrika til Firth of Forth. Erts fra Bilbao 4/ Cardiff, 4/3 Newport, 4/4½ Rotterdam, 4/9 Grangemouth.

Nordamerika. Korn Montreal 1/10½ à 2/ Avonmouth eller Rotterdam, Juni, 2/1½ pr. August, 2/4½ fra Golfen til udsøgt Havn pr. August. Bomuld etc. Savannah 26/3 à 27/ én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 27/6 à 28/3 to Havne, Form »0«, Maj. Kul Baltimore eller Virginia 9/6 Genua eller Neapel, 10/6 Valencia. Tømmer fra Golfen 75/ à 76/3 Holland og Englands Østkyst (to Havne), 10. Juni—10. Juli, 102/6 River Plate, ultimo Juni. Timecharter 3/9 Dødvægt. Levering Cuba, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Quebracho Santa Fé 19/6 U. K. eller Kontinentet. August—September.

Østersøen. Fra St. Petersburg Mk. 17 à 17½ pr. Favn Pulpwood Rotterdam, 21/6 à 22/ Kortprops til Østkyst Kulhavn, Hfl. 12 D. B. B. Amsterdam eller Zaandam. Fra Reval 1/ Hvedebasis Rotterdam, 1/0¾ à 1/1½ London. De øvrige russiske Pladser ligger uforandret fløve. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten kan nævnes: Tre Pladser Sverig (nordl. Ørnskjoldsvik) £ 1,050 til Manchester for 720 Stds. Damp, 23/6 D. B. B. Rauno/London (650), 25/ Favn Kortprops Brahestad/Østkyst Kulhavn (1,200), Hfl. 14 D. B. B. Kemi/Holland (1,000), 4/9 Erts Luleå/Rotterdam.

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 4/9 à 5/ Kronstadt, 4/9 Petersborg (5,000), 3/10½ Nørre Sundby (2,000), 7/3 Marseille (3,100), 7/6 à 7/7½ Genua, 7/7½ Livorno, 8/3 Nikolajeff (3,800). Humberen 4/6 Kronstadt, 4/6 à 4/9 Reval, 4/7½ Pernau (1,100), 7/4½ Aleksandria (3,500), 8/6 Barcelona (4,600). Firth of Forth 4/7½ à 4/9 St. Petersburg eller Kronstadt, 4/6 Riga (1,900), 4/6 Kiel (2,000), 4/ Swinemünde (2,200), 4/3 Middelfart (1,500). Cardiff eller Newport 5/3 à 5/6 Kronstadt eller St. Petersburg (2,000—4,000), Fres. 7 Bordeaux (3,000), 7/3 à 7/6 Genua, Fres. 8½ à 9 Marseille (4,000), 7/6 à 7/7½ Port Said (5,000—6,000), 10/9 Colombo, 6/9 à 7/ Las Palmas eller Madeira, 12/ Rio Janeiro (5,600), 12/ Montevideo, 14/9 Santos, 15/ Rosario.

Skrevet den 19. Maj 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret med Knaphed af disponible Laster til uforandrede Rater. Af Kornlaster er der kun ganske enkelte fra Tyskland, men uden Interesse. Rusland ligger uforandret med nogle faa Trælaster. Østnorge betaler ikke Fragter, som kan give Udbytte, saa at det i det hele er vanskeligt at placere fragtledig Tonnage med Fordel. Returfragter Vest fra holder sig ligeledes uforandret, dog med en ubetydelig Stigning i Kulfragter med ret god Ekspedition, medens Clay- og andre Laster holder sig uforandret.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet lige miserabelt. Nordtyskland viser ingen Tegn til Forandring og slutter gennemgaaende meget lidt. Königsberg sluttede saaledes 4 Mk., hvorimod Danzig intet har, og det samme er Tilfældet baade med Colberg og Stolpmünde. Stettin noterer til Sydsverig kun 3 Mk. og sluttede til Kjøbenhavn for Jern 3½ Mk. Stralsund, som forsøgte at trykke Fragten ¼ Mk., opnaaede alligevel 4¾ Mk. for Havre som hidtil. Derimod sluttedes fra Rostock til kun 4 Mk., ligeledes for Havre. Lübeck optager nogen Tonnage for Sall og Gibs til omkring 3½ Mk., Wismar noget lignende for Korn, og de slesvigske Havne for Havre til 4 Mk. Hamburg er ogsaa ret sløj; for Oljekager Harburg/Limfjorden noteres kun 5 à 5¼ Mk. Sverig staar ved det samme med saa godt som ingen Tilbud fra Vestsverig og taalelig med Udbud fra Sydsverig. Bl. a. noteres en Del Trælaster fra Karlskrona, Kalmar, saaledes Kalmar/Thisted 12 Øre, og der er sluttet Oscarshamn/Struer 12 Øre. Danmark er lige mat fra Provinserne og fra Kjøbenhavn; baade Cement og Kalksten er det smaal med, og fra Bornholm kommer kun ret faa Laster frem, som straks bliver borttaget. Kjøbenhavn sluttede Majs til Rønne, Neksø 15 Øre, Soyakager til Kolding 14 Øre, samt Hvede fra Dampere ventende næste Uge til Odense 14 Øre, Bandholm 12 Øre. I Lobet af næste Uge ventes ogsaa en Majsdamper, hvorfra enkelte Omladninger kan paaregnes.

Spørgsmaal og Svar.

Signaler for Skibe grundstødt i eller nær befærdet Farvand.

Sp. 1.) Søvejsreglernes Art. 4, n, omhandler de Nat- og Dag-signaler, »Et Skib, der paa Grund af et eller andet Uheld ikke er under Kommando«, skal føre.

Jeg tillader mig nu at spørge: Skal et Skib, der er grundstødt i eller nær ved et befærdet Farvand eller Sejllob (Art. 11, sidste Stykke), føre de i Art. 4. a, sidste Punktum, nævnte 2 sorte Kugler som Dagsignal. Hvis Spørgsmaalet maa besvares bekræftende, bedes opgivet hvilken Art. i Søvejsreglerne, der støtter en saadan Besvarelse.

Sp. 2.) Hvilket Taagesignal skal i eller nær ved befærdet Farvand grundstødt Skib give? A.

Sv. a d 1.) Efter vor Formening maa Hovedreglen være den, at et Skib, der er grundstødt i eller nær ved et befærdet Farvand, ikke er forpligtet til at føre de i Søvejsreglerne Art. 4. a, sidste Punktum nævnte 2 sorte Kugler som Dagsignal. Bestemmelsen i sidste Stykke af Art. 11 pålægger jo nemlig kun Pligt til under Forhold som de omhandlede at føre, foruden Ankerlanterner, de i Art. 4. a, foreskrevne 2 røde Lys, altsaa Natsignalet, og rent faktisk maa der sikkert ogsaa siges at være i langt højere Grad Brug for dette sidste under saadanne Forhold end for det tilsvarende Dagsignal.

Om denne Regel altid kan have absolut Gyldighed synes paa den anden Side noget tvivlsomt, og man tør næppe se bort fra den Mulighed, at særegne Omstændigheder i givet Tilfælde, i Medfør af Bestemmelserne i Søvejsreglerne Art. 29, kunde og maaske endog maatte føre en Fravigelse fra Hovedreglen med sig.

Sv. a d 2.) Søvejsreglerne ses ikke at fastsætte noget særligt Taagesignal for et i et befærdet Farvand grundstødt Skib, hvorfor det efter vor Formening efter Hovedreglen i Art. 29 almindeligvis vil være henvist til at benytte det i Art. 15. d. fastsatte Taagesignal for et til Ankers liggende Skib.

Nybygninger, Køb og Salg.

I Begyndelsen af Maj Maaned blev en ny Damper, bygget for Regning Skibsreder J. Lauritzen, Eshjerg, sat i Vandet fra Antwerp Engineering Cos. Værft. Dampere, der fik Navnet »Valborg«, er det sjette Skib, der er bygget af dette Værft for samme Rederi, medens et syvende i Løbet af seks Uger vil komme til at løbe af Stablen.

Skibet har følgende Dimensioner: 210' 3" × 31' 6" × 15' 7" og kan med et Dybtgaaende af 14½ Fod laste 1.300 Tons. Maskinen er en Triple Ekspansionsmaskine med 500 H. K. Skibets Hastighed vil andrage 8¾ Knob.

Fra L. Johansens Værft i Marstal er en Skonnert »Bonavista« bleven sat i Vandet for nylig. Skibet er bygget for dansk Regning og maaler 91 Reg.-Tons.

Den danske Damper »Kronborg«, tilhørende Firmaet C. K. Hansen er bleven solgt til Rusland.

Dampere maaler 3.412 Brutto Reg.-Tons og er bygget i West Hartlepool i 1899 med følgende Dimensioner: Længde 330', Bredde 47,1' og Dybtgaaende 24,7 Fod.

Motorskibet »Falstræ«, bygget for Regning Det østasiatiske Kompagni, er løbet af Stablen fra Harland og Wolffs Værft i Glasgow. Skibets Dimensioner er: Længde 281', Bredde 50' og Lasteevnen er 4.500 Tons. Spil og andre Dæksmaskiner er elektrisk drevne, og Skibet faar tre Master med 14 Kraner til fra 3 til 10 Tons og en stor Kran til 25 Tons. Der indrettes Plads til 1ste Klassenes Passagerer. Maskinerne bliver to Firetakts-Dieselmotorer med hver 6 Cylindre og 2 Hjælpmotorer.

»Engineering«.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

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 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, Schubert, ank. Petersborg 15/5. — Alexandra, Nielsen, ank. Reval 17/5. — Algarve, Borries, afg. herfra 18/5. — Anglo Dane, Kann, ank. 18/5. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Brunsbüttel 18/5. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 16/5. — Arkansas, Erense, pass. Portofness 19/5. — Arno, Lepper, ank. Riga 19/5. — Aurora, Gommessen, ank. Antwerpen 11/5. — Baron Stjørnblad, Sørensen, afg. Sevilla 18/5. — Beira, Mortenson, ank. Pernau 19/5. — California, Petersen, afg. Filadelfia 6/5. — Charkow, Soeberg, pass. Brunsbüttel 18/5. — Christian IX, Gotthardt, ank. London 17/5. — Christiansund, Andresen, ank. hertil 16/5. — Dagmar, Mueller, ank. Antwerpen 13/5. — Dania, Jørgensen, ank. New York 14/5. — Douro, Sørensen, ank. Riga 11/5. — Ebro, Lunge, ank. Liban 17/5. — Ficara, Munch, ank. hertil 18/5. — Florida, Andersen, ank. Filadelfia 18/5. — Frederik VIII, Thomsen, ank. New York 16/5. — Garonne, Kromann, pass. Holtenuu 18/5. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 14/5. — Hengest, Hansen, ank. Havre 18/5. — Hjelm, Andersen, afg. Danzig 18/5. — Jolanta, Kylliesbech, afg. Antwerpen 17/5. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 18/5. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 16/5. — Kiev, Touuesen, afg. Petersborg 17/5. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 16/5. — Louise, Svan, ank. Pillau 18/5. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. Riga 18/5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 6/5. — Maryland, Ørsted, afg. Cardiff 2/5. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 18/5. — Morsøe, Nellemann, afg. Lissabon 12/5. — Nicolai II, Petersen, afg. Tarragona 18/5. — O. B. S. hr. Pedersen, ank. Petersborg 18/5. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 18/5. — Oscar II, Hempel, afg. New York 15/5. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 6/5. — Perm, Tramp, ank. Liban 14/5. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 15/5. — Romny, Bogvad, ank. Petersborg 12/5. — Saga, Hansen, ank. Genua 15/5. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 17/5. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 19/5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 6/4. — Thyra, Myhldorf, ank. Trondhjem 18/5. — Tiber, Pape, afg. Swansea 15/5. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 18/5. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 15/5. — Tyr, Thaning, afg. Windau 18/5. — United States, Gatsche, afg. Kristianssand 16/5. — Vendsyssel, Henriksen, ank. Dunckerque 19/5. — Viking, Dam, ank. hertil 18/5.

C. K. Hansen, Aggersborg ank. Blyth 16/5. — Amalienborg ank. Blyth 16/5. — Brattingsborg afg. Rio de Janeiro 16/5. — Borglum ank. Straton 15/5. — Dansborg ank. Danzig 13/5. — Eisborg ank. Petersborg 15/5. — Esrom ank. Filadelfia 21/4. — Flynderborg ank. Burntisland 16/5. — Frederiksborg ank. Barry 13/5. — Guldborg ank. Stax 15/5. — Gurra ank. Riga 3/5. — Hammershus afg. Rio Janeiro 5/5. — Harrildsborg afg. Thamshavn 14/5. — Hundborg ank. Danzig 12/5. — Jelling pass. Hanstholm 17/5. — Jønsborg afg. Sunderland 16/5. — Jungshoved pass. Algier 17/5. — Jagersborg ank. Huelva 14/5. — Kallundborg ank. Lübeck 13/5. — Kalo pass. Hirtshals 12/5. — Klampenborg pass. Sagres 14/5. — Kronborg pass. St. Michaels 14/5. — Lejre pass. Montevideo 4/5. — Marselisborg pass. Gibraltar 15/5. — Næsborg pass. Skagen 16/5. — Randelsborg ank. Lübeck 14/5. — Silkeborg ank. Danzig 14/5. — Skanderborg afg. Sunderland 15/5. — Skodsborg afg. Huelva 14/5. — Spigerborg pass. Skagen 13/5. — Stegelborg pass. Hirtshals 17/5. — Stjerneborg ank. Cardiff 14/5. — Søborg ank. Petersborg 1/5. — Taarnborg ank. Liverpool 16/5. — Ulfshorg afg. Pozzuoli 14/5. — Uranienborg afg. Huelva 16/5. — Vordingborg ank. Aalborg 5/5. — Ørkild pass. Ushant 14/5.

Vesterhavet. Inger, Skou, ank. Oxelüsund 19/5. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 19/5. — Stettin, Rigmar, Thomsen, pass. Fornas 18/5. — Marie, Nielsen, afg. Torrevieja 18/5. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 18/5. — Olga, Christensen, afg. Portland 18/5. — Norma, Degu, afg. Portland 17/5.

til Petersborg. — Laura, Thøgersen, pass. l'Ouessant 17./5. for London. — Nora, Lauritsen, ank. Eshjerg 17./5. — Stella, Schiff, afg. Valencia 11./5. til Antwerpen. — Fylla, Brinch, afg. Hudiksvall 16./5. til Tanger. — Dagmar, Sørensen, ank. Aabenraa 16./5. — Gerda, Iversen, ank. Bilbao 16./5. — Hebe, Gregersen, ank. Torreveja 16./5. — Bodil, Jensen, ank. Trångsund 16./5. — Nancy, Pedersen, ank. Faaborg 15./5. — Thyra, Jessen, afg. Lissabon 15./5. til London. — Johanne, Mikkelsen, ank. Marseille 15./5. — Nexos, Basse, afg. Reykjavik 14./5. til Blyth. — Ulla, Hansen, ank. Danzig 15./5.

Det estasiatiske Kompagni. Fionia ank. Bangkok 9./5. udg. — Jutlandia ank. Antwerpen 18./5. udg. — Indien ank. Göteborg 16./5. udg. — Kina ank. Kobe 18./5. udg. — Transvaal afg. St. Vincent 4./5. udg. — Samui afg. St. Thomas 12./5. udg. — Anna pass. Gibraltar 14./5. udg. — Tranquebar pass. Perim 18./5. udg. — Selandia pass. Perim 17./5. hjemg. — Arabien afg. Sabang 16./5. hjemg. — Bintang afg. St. Thomas 8./5. hjemg. — Siam ank. Dunkerque 18./5. hjemg. — Cathay ank. Otaru 12./5. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 16./5. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander, Shukoff, Folkberg, ank. Hull 17./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Burutisland 18./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kopena Bay 17./5. — Russ, Petersen, afg. Halifax 13./5. til Preston. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Vasklot 11./5. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 15./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Preston 13./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Miramichi 7./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 2./5. til Campbellton. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 13./5. — Newa, Dahl, ank. Campbellton 15./5.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Pillau 19./5. — Gulfaxe, Faber, ank. Wiborg 18./5. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Rouen 13./5. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 18./5.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Petersborg 13./5. — Anna Mærsk ank. Wyburg 17./5. — Arnold Mærsk ank. Windau-Kysten 15./5. — Chassie Mærsk ank. Yxpila 18./5. — Eleonora Mærsk afg. Port Talbot 15./5. — Hulda Mærsk pass. Kjøbenhavn 19./5. — Laura Mærsk ank. Huelva 18./5. — Lexa Mærsk afg. Rotterdam 18./5. — Peter Mærsk afg. Petersborg 19./5. — Sally Mærsk ank. Genua 13./5.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Methil 17./5. — Sara, Jensen, afg. Hamburg 14./5. — Helene, Sørensen, afg. Stettin 19./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Helsingborg 25./4. — Valborg, Hansen, afg. Bordeaux 19./5. — Sjælland, Svurrer, afg. Reval 15./5. — Estrid, Hansen, afg. Riga 12./5. — Agnete, Dam, ank. Seaham 17./5. — Gunhild, Hansen, afg. Stettin 14./5. — Hermia, Farup, ank. Boness 19./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Seaham 14./5. — Martha, Christensen, ank. Helsingborg 19./5. — Elna, Rathje, ank. Bergwich 16./5. — Therese, Pedersen, afg. Methil 15./5. — Harriet, Larsen, ank. Monaco 19./5. — Daguy, Therkildsen, ank. Tyne 12./5. — Simone, Møller, ank. Petersborg 16./5. — Jeanne, Olsen, ank. Hudiksvall 20./5. — Vera, Risa, ank. Howden Bøck 16./5. — Daisy, Jørgensen, ank. Ronen 19./5. — Anine, Leth, ank. Oran 11./5. — Kamma, Løffler, ank. Pillau 19./5. — Betty, Lagesen, ank. Nizza 15./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Swinemünde 19./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Hernösand 14./5. — Svend, Schmidt, ank. Helsingør 16./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Calais 18./5. — Europa, Friis, ank. Newport 19./5. — Frankrig, Nielsen, afg. Havana 1./5. — Tyskland, Danstrup, afg. Newport News 5./5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 19./5. til Kronstadt. — London, Larsen, ank. Libau 15./5. — Paris, Andersen, pass. Kjøbenhavn 16./5. for Boness. — Bryssel, Kaas, ank. Alholm 16./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 6./5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Hull 18./5. — Roma, v. Thun, ank. Barcelona 17./5.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Källskär 16./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Hull 19./5. — Alf, N. Clausen, afg. Kjøbenhavn 17./5.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Havana 16./5.

Nordseen. Nordland, Andersen, afg. Emden 14./5. — England, Bennetsen, ank. Nakskov 18./5.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Middlesbro 18./5. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Windau 16./5. — Nordpol, Nielsen, afg. Lissabon 20./5. — Fanny, Nielsen, pass. Gibraltar 11./5.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Hamburg 12./5. til Archangel. — Fyen, Nielsen, afg. Libau 13./5. til Rouen.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Vardo 12./5. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 19./5. for Gaur. — Lilly, Bang, ank. Oscarshavn 7./5.

— Alexy, Sørensen, ank. Kotka 13./5. — Dagny, Clausen, afg. Oporto 16./5. til Castro-Alen. — Mary, Duhn, afg. Helsingfors 18./5. til Abo.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Morlaix 13./5. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Stettin 16./5.

Era. Erindring, Nielsen, ank. Ronne 11./5. — Emanuel, Sveuc, ank. Gelle 13./5. — Enigheden, Jensen, ank. Dunkerque 15./5.

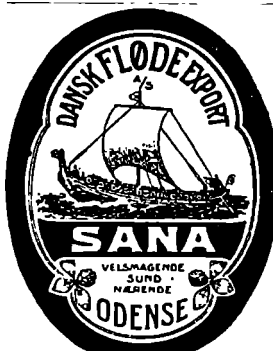
Sejlskibe.

Svendborg. Fortuna, Jørgensen, ank. Rudkjøbing 13./5. — Emanuel, Hansen, ank. Thorsø 13./5. — Activ, Mouritz, ank. Kjøbenhavn 12./5. — Gwa, Petersen, ank. Karlskrona 13./5. — Union, Andersen, ank. Bridgeness 14./5. — Peter, Hansen, ank. Wiborg 14./5. — Ellen, Andersen, ank. Stettin 14./5. — Carl, Clemmensen, ank. Rostock 13./5. — Gefion, Lund, ank. Norrkøping 15./5. — Althea, Petersen, ank. Charlestown 15./5. — Ludvig, Brandt, ank. Newport Mons 15./5. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Ostende 15./5. — Valkyrien, Hansen, ank. Frederikshavn 15./5. — Niols, Nielsen, ank. Charlestown (C.) 16./5. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Wiborg 16./5. — Apollo, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./5. — Embla, Mikkelsen, ank. Helsingborg 17./5. — Criterion, Nielsen, ank. Odense 18./5. — Ariel, Ravnemose, ank. Hernösand 17./5. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Luleå 15./5. — Erik, Hansen, ank. Trångsund 16./5. — Jørgen Ring, Jøsen, ank. Norrmaling 15./5. — Vesta, Poulsen, ank. Vaag 16./5. — Veuus, Hansen, ank. Kjøbenhavn 16./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Dysart 18./5. — Danmark, Huusfeldt, ank. Caen 18./5. — Nanna, Madsen, ank. Wiborg 18./5. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Sundsvall 18./5. — Fylla, Hansen, ank. Boness 19./5. — Neptunus, Nielsen, ank. Umeå 19./5.

Era. Ludvig Braamsen pass. St. Catherines Point 6./5. ostg. — Albertine, Madsen, ank. Wismar 10./5. — Alf, Hansen, ank. Aarhus 10./5. — Juliana, Petersen, ank. Kjersteminde 10./5. — Christiane, Fabricius, ank. Dauzig 11./5. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 9./5. — Duon, Hay, ank. Middelfart 11./5. — Lauritz, Folmer, ank. Uddewalla 11./5. — Thor, Petersen, pass. Deal 11./5. p. R. t. Maracaibo. — Atlantic, Rasmussen, ank. Douglas 11./5. — Chr. H. Rasmussen ank. Cadix 11./5. — Nathalia, Eriksen, ank. Aalborg 11./5. — Valkyrien, Weber, afg. Coruna 11./5. til Cadiz. — Thor, Petersen, pass. Dungeness 11./5. til Maracaibo. — Fenix, Christensen, ank. Wasa 11./5. — Poseidon, Rasmussen, ank. Granton 12./5. — Froden, Christensen, ank. Faxe Ladeplads 11./5. — Mars, Stegmann, ank. Sander 12./5. — Kathinka, Olson, ank. Umeå 12./5. — Marstal, Hansen, ank. Solvesborg 12./5. — Adele, Weber, ank. Kalundborg 12./5. — Theodor, Andersen, ank. Kjøbenhavn 11./5. — Familiens Minde, Espensen, afg. Kjøbenhavn 11./5. — Fredensborg, Kishy, ank. Fort de France 12./5. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Søderhamn 13./5. — Harris pass. Dover 9./5. vestg. — Eliezer, Nielsen, ank. Ørnkjøldsvik 13./5. — Adjutor, Koek, ank. Lysøkil 14./5. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Kenitra 14./5. — Mathilde, Hansen, ank. Sundsvall 13./5. — Hejmdal, Staugaard, ank. Cadiz 13./5. — Inverurie, Friis, ank. Hasle 13./5. — H. C. Grube, Svane, afg. Ystad 14./5. til Drammen. — Jørgen Olsen pass. Beachy Head 11./5. vestg. — Harris, Harris, ank. Llyardrieux 13./5. — Bertha, Hansen, ank. Kjøbenhavn 14./5. — Fortuna, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 13./5. — Juliana, ank. Cadiz 14./5. — Hertha, Krull, ank. Akureyri 14./5. — Hekla, Fabricius, ank. Cadiz 15./5. — Gloria, Kromann, ank. Farsund 15./5. — Vega, Ohlsen, ank. Isafjord 15./5. — Emmanuel, Koek, ank. Flækkefjord 16./5. — Thor pass. Prawle Point 13./5. ostg. — Halma, Christensen, afg. Kjøbenhavn 15./5. til Kolberg. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Hamburg 16./5. — Hans, Knudsen, ank. Rio Grande 15./5. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Burutisland 16./5. — Tvorori, Watson, ank. Kjøbenhavn 15./5. p. R. t. Renneby. — Alta, Albertsen, ank. Aarhus 15./5. — Solon, Eriksen, ank. Odense 15./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. Maj 1914. — M/S. »Morten Jensen«. (Slut-tet.) — Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Søneringen. — Frugtmarkedet. — Spørgsmål og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søførende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 938. Colombia.** Santa Marta. Forandring af Fyr opsat. („Notice to Mariners“ Nr. 693. London 1914.)
Fyret paa Toppen af *Morro Grande* viser hvidt, fast Lys, da Forandringen af Fyret er opsat. $11^{\circ} 15\frac{1}{2}'$ N. $74^{\circ} 14\frac{3}{4}'$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/632. København 1914.)
- 939. Brasilien.** **Pernambuco.** **Olanda Channel.** Tønde flyttet. Dybde aftaget. („Notice to Mariners“ Nr. 722. London 1914.)
Den røde og hvide lodret stribede Spidstønde er flyttet c. 0,3 Sm N. efter og ligger nu 1,7 Sm 56° (misv. E. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) fra *Picco Fyr*. *Olanda Channel* er rapporteret usikker for Skibe over 3 m Dybgaende. Læge Steder er rapporteret at ligge paa den mod Land liggende Side af Lobet og ved forannevnte Spidstønde. $8^{\circ} 02\frac{1}{2}'$ S. $34^{\circ} 50\frac{1}{4}'$ W.
- 940. Brasilien.** **Barra Nova.** Fyr forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 697. London 1914.)
Det røde, faste midlertidige Fyr ved *Barra Nova* er ombyttet med et permanent Fyr, der viser hvidt Tre-Blink hver 10 s. Flammens Højde: 49 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. $22^{\circ} 53' 30''$ S. $42^{\circ} 00' 15''$ W. (eng. Kort Nr. 3107.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1558. København 1913.)
- 941. Rio de la Plata.** **Montevideo.** Uddybning. Paabud. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1218. Berlin 1914.)
Under Uddybningen af Indløbet til *Montevideo* Havn gælder følgende Bestemmelser:
Enhver ind- og udgaende Dampere skal i en Afstand af 300 m fra Uddybningsfartøjet give et Stød med Dampfløjen, og derefter afvente Signal fra Fartøjet.
Fra Enden af Uddybningsfartøjet vises med det internationale Signal P, paa hvilken Side Damperen skal passere. c. $34^{\circ} 55' 5''$ S. $56^{\circ} 13' 1''$ W.
- 942. Argentina.** **Beagle Kanal.** **Almirante Brown Bugt.** Baake opført. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1219. Berlin 1914.)
E. for *Morro Gibraltar*, NW.-Pynnten af *Øen Gable*, paa N.-Siden af *Beagle* Kanal, er opført en hvid Baake med 4 Diamanter. Baaken overet med Ledebaaken i det indre af Bugten angiver Indløbet fra Søen til den indre Havn. Den hidtidige Bagbaake NE. for Søen er skjult af Træer. c. $54^{\circ} 53' 5''$ S. $67^{\circ} 33' 1''$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 943. Frankrig.** **Toulon.** Oplysning om Fyr. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 206/1187. Paris 1914.)
Det grønne Fyr paa det E.-lige Molehoved ved Indløbet til det gamle Bassin (*Chaîne Vieille*) er formørket i Pejlinger fra 280° til 0° over Smaagrundene S. og E. for Indløbet til Bassinet. Synsviddens: $1\frac{1}{4}$ Sm. $43^{\circ} 07' 05''$ N. $5^{\circ} 55' 39''$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/258. København 1914.)
- 944. Italien.** **E.-Kyst.** **Brindisi.** **Forbudt Ankerplads.** („Notice to Mariners“ Nr. 695. London 1914.)
Det er forbudt Handelskibe at ankre paa følgende Steder:
1. Yderhavnen. N. for en Linie trukket fra Semaforen paa Fort *Mare* i Retning 267° (misv. W. $\frac{3}{8}$ N.) til W.-Kysten.
2. Inderhavnen, W.-lige Arm. W. for en Linie fra et Punkt paa S.-Kysten, som ligger $0,55$ Sm 249° (misv. W. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) fra det røde, faste Fyr paa Inderenden af *Pigona* Mole, trukket i Retning 332° (misv. N. t. W. $\frac{7}{8}$ W.) til N.-Kysten.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/800. København 1914.)

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerika* E.-Kyst, *Afrika* W.-Kyst, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnent tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudfgifter. Enkelte Numre erholdes for 10 Ore paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagfatter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 895. Sverrig.** **Trelleborg.** Lystønde forandres midlertidig. („Underrøttelser for søfarende“ Nr. 19/508. Stockholm 1914.)
I Begyndelsen af Juni 1914 ombyttes den inderste Lystønde ved *Trelleborg* midlertidig med en Lystønde, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys. $55^{\circ} 21' 44''$ N. $13^{\circ} 09' 13''$ E.
- 896. Sverrig.** **Bottniske Bugt.** **Västra Fingrundsbanken.** Vrag. („Underrøttelser for søfarende“ Nr. 19/451. Stockholm 1914.)
Damperen *Nora*, som strandede i November 1913 paa $0,6$ m Grunden paa *Västra Fingrundsbanken*, staaer endnu. N. og S. fra ligner Vraget en Dampere under Gang, og man advaerer mod at forveksle det med en saadan. c. $60^{\circ} 59' 1''$ N. $18^{\circ} 04' 1''$ E.
- 897. Sverrig.** **Bottniske Bugt.** **Norströmsgrund** Fyrskib atter udlagt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Luleå* er *Norströmsgrund* Fyrskib atter udlagt. $65^{\circ} 07' 55''$ N. $22^{\circ} 19' 54''$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/2229. København 1913.)
- 898. Tyskland.** **Dievenow.** Oplysning om Afmærkning. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1240. Berlin 1914.)
De sorte Spidstønder i *Dievenow* har nu fortløbende Nr. fra 1 til 37, idet Tønde 32 a i *Paulsdorf* Bugt nu har Nr. 33, og de tidligere Tønder 33—36 nu har Nr. 34—37. Tønde 33: c. $53^{\circ} 47' 5''$ N. $14^{\circ} 35' 5''$ E.
- 899. Tyskland.** **Rügen E.-Kyst.** **Kollickerort.** Fyr forandret. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1324. Berlin 1914.)
Det hvide Lyntfyr ved *Kollickerort* paa E.-Siden af *Jasmund* er forandret til et rødt Lyntfyr, der viser Et-Lyn hver 4 s, Lyn $0,3$ s, Mørke $3,7$ s. Synsvidde: 10 Sm. (Kort Nr. 160 og 262.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/800. København 1914.)

900. Tyskland. Kieler Fjord. Wik. Havnearbejder. Parbud.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1292. Berlin 1914.)
Fra den 15de Maj til Slutningen af November 1914 foretages Underandsarbejder ud for Molen ved Marinens Kulddepot *Wick*. Dykkerklokken, som anvendes, er anbragt paa et Stillads mellem 2 Pramme.

Arbejdspladsen, som ligger mellem Indløbet til den ny Kanalsluse og Fortøj-tønderne, *D 6* og *D 7*, er paa N.-, E.- og S.-Siden afmærket med to grønne Lystønder, der viser orangefarvet Lys, og fire grønne Spidstønder, alle mærkede „*Tauelerglocke*“. Arbejdspladsen er spærret for alle uvekkommende Fartøjer.

Alle indgaaende Skibe, som bevæger sig ved egen Maskinkraft, skal indtil Tønde *C 3*, og alle udgaaende Dampskibe skal fra Tønde *C 3* holde sig Øst for Række *C* af Fortøj-tønderne.

Strækningen fra Linnen „*Hollenua Fyr*—*Villa Hochreiter*“ til „Linnen Torpedo-molens Hoved—Tønde *Kiel 9*“ maa ikke passeres med over 7 Sm's Fart. Fra Torpedo-molens Hoved til Molen ved *Wick* og Hullkerne maa Farten ikke overstige 5 Sm. Fortøj-tønde *C 3*: 54° 21½' N. 10° 09¾' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**901. Danmark. Sundet. Retelse til Kort Nr. 210.**

I enkelte Eksemplarer af Kort Nr. 210, Udgave 1914, ligger Klokketønden *Søndre-Flint SE*. fejl i Hovedkortet. Klokketønden ligger, som angivet i Specialkortet, paa Grundens SE-Side paa 55° 35' (53") N. 12° 49' (43") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/884. København 1914.)

902. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrom. Sømærke flyttet. Vrag-væger inddraget.

Den grønne Stage med grønt Flag ved Vraget af Jagten *Anna*, der ligger paa S.-Siden af Indløbet til *Bøgestrommen*, er inddraget. Den hvide Stage med 2 Halmviske paa S.-Siden af Rendens er flyttet og staar nu c. 3 m NNW. for Vraget, i Linie med de øvrige Halmprikker, S. for Linnen „*Bøgestrom Bagfyr* overet med det S.-lige Fortyr“. Vraget: 55° 07' (20") N. 12° 15' (10") E.
(Kort Nr. 256 og 257. Danske Lods Side 573. Sam.-Port. Side 61.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/815. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**903. Danmark. Kattegat. Samsø E. og W. Farvandet midlertidig spærret. Nat-Skydøvelser.**

Foruden de tidligere bekendtgjorte Dage vil der endvidere fra den 26de Maj til den 4de Juni d. A. begge Dage inklusive efter Mærkets Frembrud blive afholdt Nat-Skydøvelser i Farvandet saavel E. som W. for Samsø.

Skydepladsen E. for *Samsø* begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste ved Yderenden af *Vejro-NW-Rev*, mod E. af en Linie i N.—S. gennem *Halter-Barn Lystønde*, mod S. af en Linie i ESE.—WNW. gennem *Stalløjt-Hage* og mod W. af en Linie i N.—S. gennem *Lindholm W.-Pynt*. Skydepladsen W. for *Samsø* begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved *Svanegrund NNW*-Spids, mod E. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved *Svane-Grund E.*

930. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Greenville Piers

Channel Lys- og Klokketønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1393. Washington 1914.)
Greenville Piers Channel Lys- og Klokketønde 2 G er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 2s, Lys 1 s, Mørke 1 s. 40° 40' 10" N. 74° 03' 18" W.

931. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Inlet NE. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1394. Washington 1914.)
Vraget af Barken *Orellana* er sunket 22½ Sm 67° (misv. E. t. N. ¼ N.) fra *Barnegat Fyr*. En vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10s, Lys 5 s, Mørke 5 s, er udlagt c. 60 m SW. t. S. for Vraget. 39° 54' 30" N. 73° 39' 20" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/888. København 1914.)

932. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. East Point Fyr for- andret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1395. Washington 1914.)
East Point Fyr viser nu Et-Blink hver 4 s. I øvrigt uforandret. 39° 11' 45" N. 75° 01' 40" W.

933. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Cutt off Channel Ledelyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1294. Washington 1914.)
Omtrent den 15de Maj 1914 forandres *Cutt off Channel Ledelyr* som følger: Fortyret fra et hvidt, fast Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,3 s, Mørke 0,7 s.

Bagfyret fra et hvidt, fast Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. 39° 12' 58" N. 76° 27' 47" W.

934. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Susquehanna Floden. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1295. Washington 1914.)
Lump Spirtønde 13 er udlagt i c. 3,9 m Vand Øst for en 1,8 m Pulle, 264° (misv. W. 1/8 N.) fra Kanten af *Carpenters Pynt* og 161¾° (misv. S. t. E.) fra *Haave de Grace Fyr*. Det dybeste Vand er Øst om Pullen. *Haave de Grace Fyr*: 39° 32' 27" N. 76° 05' 06" W.

935. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Falso Cape Lys- og Fløjte-tønde forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1297. Washington 1914.)
Omtrent den 30te Maj 1914 forandres *Falso Cape Lys*- og Fløjtetønde 4 til at vise hvidt Et-Blink hver 3 s, Blink 1 s, Mørke 2 s. 36° 35' 36" N. 75° 46' 25" W.

936. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1298. Washington 1914.)
Onton Cove Spidstønde 12 er udlagt i 6,4 m Vand c. 70 m N. for Pladsen for *Onton Cove* nedlagte Baake 12. Tønden ligger paa Kanten af den gravede Kanal, tæt E. for Skæringen af *Onton Cove Upper* og *Lower Ledelyr*linier. *Onton Cove Upper* Fortyr: 34° 04' 15" N. 77° 55' 45" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/838. København 1914.)

937. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Indian Floden. Titusville. Fyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1300. Washington 1914.)
Titusville Fyr er nedlagt. 28° 36½' N. 80° 48½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/457. København 1913.)

- 922. Afrika. Portugisisk Guinea. Geba (Joba) Floden. Lystønder udlagt.**
Fyr tændt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1206. Berlin 1914.)
1. *Geba (Joba)* Floden er følgende Lystønder udlagt: a) Ved *Arlett* Banke en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, i 15½ m Vand. Synsvidde: 4 Sm. c. 11° 44' 3 N. 16° 12' 2 W. b) Ved *Martinho* Banke en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, i 18 m Vand. Synsvidde: 4 Sm. c. 11° 42' 5 N. 15° 54' 2 W. c) Ved *Gancho* Bankerne en sort og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, i 11 m Vand. Synsvidde: 8 Sm. c. 11° 43' 9 N. 15° 42' 8 W.
2. Paa den SE-lige Del af *Øen Pássaros* ved *Bissau* er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser c. hver 1½ s. Synsvidde: 10 Sm. Lyserødt Taarn. c. 11° 49' 7 N. 15° 37' 7 W.
- 923. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Patience Island. Lystønde forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1389. Washington 1914.)
- Patience Island* Lystønde 2½ er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. 41° 39' 35" N. 71° 22' 25" W.
- 924. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sund. Shagwong Rev. Lys- og Klokketønde forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1283. Washington 1914.)
- Shagwong Reef* Lys- og Klokketønde 1 SR er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. 41° 06' 55" N. 71° 55' 00" W.
- 925. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Hempstead. Motis Point. Tønde ombyttet med Klokketønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1391. Washington 1914.)
- Motis Point* Spiritønde 2 er ombyttet med en Klokketønde. 40° 52' 07" N. 73° 41' 00" W.
- 926. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Gardiners Bugt. Little Peconic Bugt. Nassau Point. Lystønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1284. Washington 1914.)
- Nassau Point* Lystønde 14, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., er udlagt ved Siden af *Little Hog Neck Shoal* Tønde 14 i c. 5½ m Vand ved Grunden ud for *Nassau Point*. Lystønden ligger 222° (misv. SW. ¾ W.) fra *Jessup Neck Point*, 19° (misv. NE. t. N. ¼ N.) fra Kanten af *Cow Neck* og 161° (misv. S. 5/8 E.) fra *Nassau Point*. Under Istorhold inddrages Lystønden. *Jessup Neck Point*: 41° 01' N. 72° 22¾ W.
- 927. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Shinnecock Bay. Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1287. Washington 1914.)
- Shinnecock Bay* Fyr er forandret til at vise hvidt Tre-Lyn hver 7,5 s., Lyn 0,3 s., Mørke 1,6 s., Lyn 0,3 s., Mørke 1,6 s., Lyn 0,3 s., Mørke 3,4 s. 40° 51' 03" N. 72° 30' 16" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/333. København 1914.)
- 928. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Rockaway Inlet. Lystønde forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1392. Washington 1914.)
- Rockaway Inlet West Way Inner* Lystønde 5 er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. *Rockaway Inlet*: 40° 33½' N. 73° 55' W.
- 929. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Sandy Hook Bugt. Shrewsbury Floden. Klokketønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 17/1280. Washington 1914.)
- Shrewsbury River* lodret stribede Klokketønde er udlagt 335½° (misv. N. t. W. ¼ W.) fra *Navesink* (S-lige) Fyr og 86° (misv. E. ½ S.) fra *Conover* Fyr. 40° 25' 28" N. 74° 00' 11" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/2208. København 1913.)

Ende, mod S. af en Linie i E.—W. gennem *Endelave* N.-Pynt og mod W. af Linien fra *Endelave* N.-Pynt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved *Svane-Grund* NNW-Spids.

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. 10° 22' E. *Lindholm*: 55° 56' N. 10° 43' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/820. København 1914.)

904. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Lystøndes Stationstid forandret.
Lystønden *Thyborøn-Kanal* Nr. 3 ligger fremtidig paa sin Station fra 1ste September til 1ste Maj, dog kan Lystønden i dette Tidsrum blive midlertidig inddraget uden Varsel. c. 56° 40½' N. 8° 16¾' E.

(Kort Nr. 158. Danske Lods Side 110 og 112. Fyr-Fort. Nr. 63. Som.-Fort. Side 48.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/823. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordøen.

905. Danmark. Thyborøn Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Fløjtetønde.

Thyborøn Lys- og Fløjtetønde er for Sommeren ombyttet med *Thyborøn* Fløjtetønde. (Se Fyr-Fort. Nr. 54 og Som.-Fort. Side 19.) 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.

906. Tyskland. Lister Dyb. Tønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1190. Berlin 1914.)

I *Lister Dyb* er en rød Spiritønde *DI* med Ballon udlagt i 13 m Vand paa 55° 03' 18" N. 8° 26' 51" E.

(Kort Nr. 245.)

907. Tyskland. Eider. Opmaalingsstønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1246. Berlin 1914.)

Ud for Indløbet til *Eider* er udlagt flere Tønder til Opmaalingsbrug. Indløbet: c. 54° 14' N. 8° 20' E.

908. Tyskland. Hølgoland. Steingrund. Fyrskib udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1266. Berlin 1914.)

Et 3-mastet rødt Fyrskib, mærket „*Helgoland*“ og med to sorte Balloner (den ene over den anden) paa Stortoppen, er til Forsøg udlagt c. 7,2 Sm 58½° (misv. E. t. N. ¾ N.) fra *Helgoland* Fyr i Stedet for Tønden *Steingrund* N. Fyrskibet viser to hvide, faste Fyr (det ene over det andet). Flammens Højde: 13 m og 9 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrskibet fører Ankerlanterne.

Taagesignal gives med Sirene, 3 Stød hvert Minut, Stød 2 s., Pause 2 s., Stød 4 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 4 s.

En Undervandsklokke giver 4 Slag hver 30 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 4 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 2 s.

Kommer Sirenen i Uorden gives Tre-Slag med en Klokke hver 20 s.

Er Fyrskibet ikke paa Station, fører det et sort Flag paa Mesanmasten, og Fyrene brænder ikke. 54° 14' 42" N. 8° 03' 39" E.

(Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/513. København 1914.)

909. Tyskland. Elben. W. for Fyrskib Elbe III. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1326. Berlin 1914.)

En gammel Torpedobaad, der har været brugt som Skive, er sunket c. 800 m W. for Fyrskibet *Elbe III*. Da Baaden er fyldt med Kork, er der Mulighed for, at den driver rundt under Vandet og kan genere Skibsarten. Fyrskibet: 53° 58' N. 8° 29' E.

910. Tyskland. Weser. Tønder flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1099. Berlin 1914.)

Paa Grund af Farvandsforandringer i *Alle Weser* er: 1) Den røde Baaketønde *Alle Weser* flyttet 1,35 Sm i Retning 67° (misv. E. t. N.) og ligger nu i 18 m Vand paa 53° 54' 15" N. 7° 57' 28" E. 2) Den røde Stumpletønde *B* er flyttet 930 m i Retning 326° (misv. NNW.) og ligger nu i 12 m Vand paa 53° 54' 20" N. 8° 01' 54" E. (Kort Nr. 180.)

911. Tyskland. Borkumriff. Fyrskib eventuelt fra Station.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1392. Berlin 1914.)

Borkumriff Fyrskib vil blive skiftet i Tidrummet mellem den 2den og den 8de Juni d. A. Under gode Vejforhold vil Stationen kun være uden Fyrskib nogle enkelte Timer om Dagen. Under uregelmæssige Vejforhold kan Stationen eventuelt være ubesat i flere Dage. 53° 46' N. 6° 04' E.

912. Tyskland. Ems. Westerems Syd Fyrskibs Boliggenhed.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1248. Berlin 1914.)

Fyrskibet *Westerems S* ligger for 360 m Kæde paa 53° 38' 03" N. 6° 17' 54" E. (Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/882. København 1914.)

913. England. Thomsen. Belysning og Afmærkning forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 692. London 1914.)

Omtrent den 9de Juni 1914 sker følgende Forandringer:

1. *Barrow Deep*. a) *Barrow* Lystønde Nr. 8 forandres til at vise hvidt Lys i Stedet for rødt. 51° 37½' N. 1° 14½' E. b) *Barrow* Lystønde Nr. 17 forandres til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 5 s. 51° 31¾' N. 1° 02¼' E.
2. *Black Deep*. *Knock John* Lystønde flyttes 0,3 Sm i Retning 40° (misv. NE. ¾ E.). 51° 32' 28" N. 1° 11' 17" E.
3. *Princes Channel*. *West Girdler* sorte og hvide vandret stribede Kugletønde med trekantet Topbetegnelse flyttes 0,17 Sm i Retning 53° (misv. ENE.). 51° 29' 28" N. 1° 06' 54" E.

914. England. Harwich. Rough Lystønde ombyttes med en Lys- og Under-vandsklokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31. Trinity House, London 1914.)

Den 25de Maj 1914 ombyttes *Rough* Lystønde — uden nærmere Bekendtgørelse — med en Lys- og Undervandsklokketønde. I øvrigt er Tønden uforandret. 51° 55' 00" N. 1° 29' 06" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/695. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**916. Frankrig. Roscoff. Men Guen Bras. Fyr tændt.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 206/1184. Paris 1914.)

Paa *Men Guen Bras* Taarn er tændt et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er: 1. hvidt i Pejlinger fra 68° til 73°; 2. rødt i — 73° - 197°; 3. hvidt i — 197° - 263°; 4. grønt i — 263° - 68°.

Flammens Højde: 12 m. Lysevne: 6 Sm for hvidt, 3½ Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 17 m højt, hvidt og sort vandret stribet Taarn. 48° 43' 47" N. 3° 58' 04" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/3059. København 1912.)

916. England. Southampton Water. Bramble Bank SW. Dybde aftaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 712. London 1914.)

I Farvandet SW. for *Bramble* Banke er Dybden aftaget indtil en Afstand af c. 0,7 Sm WSW. for *West Bramble* Lystønde. Dybden her varierer nu fra 9,6 m til 11 m. Paa Strækningen, der ligger mellem 0,4 Sm W. og 0,7 Sm W. t. S. for samme Lystønde, findes flere Steder med 8,7 m Vand. Lystønden: 50° 47¼' N. 1° 18½' W.

917. England. Bristol Kanal. Weston-super-Mare. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 718. London 1914.)

Paa Yderenden af Pieren, der strækker sig ud fra *Anchor Head*, er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s, Lys 7 s. Mørke 3 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 308° gennem 0° til 236°. Flammens Højde: 9 m. Pieren strækker sig c. 1,85 m længere udfæret, end vist i Kortene, i Retning 246° (misv. W. ½ S.) fra SW-Spidsen af *Barnbach Islet*. 51° 21½' N. 3° 00' W.

918. Skotland. Islay Sund N-lige Indløb. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 710. London 1914.)

Ved en nylig foretaget Opmåling er følgende Grunde fundet:

- 1) En 8,7 m Grund 0,58 Sm 78° (misv. E. ½ S.) fra *Rudha Mhail* Fyr. 55° 56¼' N. 6° 06¼' W.
 - 2) En 9,1 m Grund 0,50 Sm 85° (misv. E. t. S. ¼ S.) fra samme Fyr. 55° 56¼' N. 6° 06¼' W.
 - 3) En 9,6 m Grund 2,00 Sm 252° (misv. W. ½ S. N.) fra S-Enden af *Glenn Righ island*, *Loch Tarbel*. 55° 57¼' N. 6° 02½' W.
 - 4) En 8,2 m Grund 0,98 Sm 272° (misv. W. t. N. 7/8 N.) fra S-Enden af *Glenn Righ island*. 55° 57¾' N. 6° 00¾' W.
- Ledelinien „Høje Kant af *Glenn Righ island*“ overet med *Wihl Glenn Righ bog*, der fører fri af 2,3 m Skæret N. for ovennævnte (under 4) nævnte 8,2 m Grund, udgaar. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 88/1778. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**919. Atlanterhavet. Drivende Vrag.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 713 og 742. London 1914.)

Vraget af en Dampner er observeret paa 44° 17' N. 39° 13' W. Den 13de Maj d. A. er Vraget af et 30 m langt Treaskib med Bunden i Vejret observeret paa 46° 19' N. 29° 44' W. c. 1 m af Skroget var over Vandet.

920. Frankrig. Gironde. Banc de la Mauvaise. Lystønde udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 211/1214. Paris 1914.)

Ved E-Enden af *Banc de la Mauvaise*, W-Siden af *Gironde* N-lige Indløb, er udlagt en rød Lystønde Nr. 6, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Lysevne: 7 Sm. 45° 41' 20" N. 1° 17' 51" W.

921. Frankrig. Gironde. Nord du Platin de Grave. Lystønde forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 206/1186. Paris 1914.)

Nord du Platin de Grave Lystønde Nr. 12 er forandret til at vise grønt, fast Lys. Lysevne: 3 Sm. 45° 35' 58" N. 1° 04' 24" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/764. København 1914.)

3. Inderhavnen, S-lige Arm. S. for en Linie fra et Punkt paa E.-Kysten, som ligger 0,51 Sm 181° (misv. S. 3/4 W.) fra ovennævnte røde Fyr, trukket i Retning 250° (misv. W. t. S. 1/8 S.) til W.-Kysten.
Grænserne af ovennævnte Arealer er betegnet med Baaker med Ballon paa Toppen. Semaloren paa Fort *Mare*: 40° 39 1/4' N. 17° 58 1/4' E.

945. **Italien E.-Kyst. Pesaro. Havnearbejder.**
(„Nachrichteu für Seefahrer“ Nr. 19/1203. Berlin 1914.)
Molerne ved *Pesaro* Havnekanal skal forlænges 50 m, og Arbejdet er i Gang ved den E.-lige Mole. Yderenden er afmærket med et Stillads, paa hvilket der er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. c. 43° 55' N. 12° 54' E.

946. **Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Paabud ophævet.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 19/735. Pola 1914.)
Undervandsarbejderne ved Fyrene paa *Saluga* Pynt og *Cabula* Rev er fuldførte. Paabudet om at passere Stederne med langsom Fart er ophævet. *Cabula* Fyr: c. 44° 56' N. 13° 42' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1956 og 42/2020. København 1913.)
947. **Østerrig-Ungarn. Arbe. S. Antonio Pynt. Sømærke inddraget.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 19/736. Pola 1914.)
Prikken S. for *S. Antonio* Pynt er permanent inddraget. c. 44° 45' N. 14° 45' E.

948. **Østerrig-Ungarn. Rogoznica. Dæmning.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 19/737. Pola 1914.)
Dæmningen paa N.-Siden af Øen *Rogoznica* er bygget helt over til Fastlandet, saa Løbet N. om Øen er lukket. c. 43° 31' N. 15° 53' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/351. København 1913.)

949. **Grækenland. Andros. Kap Ghria. Fyr tændt.**
(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 144. Athen 1914.)
Paa Kap *Ghria* er tændt et rødt, fast Fyr med *Blus* hver 2 m, stadigt *Lys* 1 m 30 s, *Mørke* 9 1/2 s, *Blus* 11 s, *Mørke* 9 1/2 s. *Flammens Højde*: 73 m. *Synsvidde*: 9 1/2 Sm for stadigt *Lys* og 14 Sm for *Bluset*. 37° 53' 44" N. 24° 57' 49" E.

950. **Lilleasien. Smyrna. Oplysning om Fyr.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 714. London 1914.)
Fyrene i *Smyrna* Bugt er atter tændt. *Smyrna* Bugt: c. 38° 40' N. 26° 43' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/57. København 1914.)

951. **Tripolis (Libyen). Hamud Skær N. Skær fundet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 704. London 1914.)
1,1 Sm 35° (misv. NE. 1/2 N.) fra det N.-ligste af *Hamud* Skærene er fundet et Skær med 3,9 m Vand. Dybderne i Omegnen er meget variable, saa Stedet maa besejles med Forsigtighed. Skæret: 30° 57' 50" N. 20° 05' 55" E. (eng. Kort Nr. 241).

IX. Bekendtgørelser m. m.

952. **Grækenland. Blokade af Santi Quaranta Red ophævet.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 18/734. Pola 1914.)

Den kgl. græske Regering har erklæret Blokaden af *Santi Quaranta* Red for ophævet. c. 39° 52' N. 20° 01' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/515. København 1914.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Maj 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		106 1/2	106 1/2
Danmark	87 1/2	87 1/2	87 1/2
Norden		87	87 1/2
Gorm		88	88 1/2
Carl	88	88	88 1/2
Dannebrog	101 1/2	101 1/2	102
Skjold		67 1/2	68
Urania		13	14 1/2
Neptun	90	90	90 1/2
Dampsk. af 1896	95 - 9 1/2	94 3/4	95 1/2
Hejmdal		106 1/2	106 1/2
Østasiatiske		130 1/2	131
Østersøen		-	-
Nordøen		-	-
Gorm	95 1/2	95	95 1/2
Torm		-	-
Inga		-	-
Cimbria		-	-
Vesterhavet		-	-
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		-	-
Forenede Bugser-Selskab		-	-
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	61 1/2	61 1/2	61 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		-	-
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		-	-
4% Østasiask Komp.		-	-
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		-	-
3 1/2% uops. Stats.		82 1/2	84
3 1/2% Husejer Kreditk.		82 1/2	84 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		88 1/2	90 1/2
4 1/2% - - - 2. Serie.	93	92 1/2	93 1/2
4 1/2% - - - 1.		94 1/2	96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	88 - 87 1/2	87 1/2	87 1/2
4 1/2% - - -		90 1/2	92 1/2
3 1/2% Landkreditk.		92 1/2	94 1/2
4% Østift. Kreditf.		90 1/2	90 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		148 1/2	149 1/2
Privatbank		104	104 1/2
Landmandsbank		134 1/2	134 1/2
Handelsbank		139 1/2	139 1/2
Kbhvns Laane- og Diskontobank		92 1/2	92 1/2
Burm. & Wain	85 - 1/2	85	85 1/2
Helsingørs Jærnak.		121	123
Sukkerfabr.	230 - 1/2	230 1/2	230 1/2
Bryggeri Aktier	184 1/2 - 1/2	184 1/2	184 1/2

Vekselkurs d. 20. Maj 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.26	18.22
Paris	72.50	-
Amsterdam	150.65	-
Wien	75.70	-

Notering paa Berlins Børs d. 19 Maj 1914

Russiske Noter	214.35
4% Russiske Consols	86.80
3 1/2% - - - Boden Kredit	-
5% Mexikanske 1899	84.25
5% Rumænske Stats	100.00
4% - - - 1890	98.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 84,000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 108,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 220,000, „Skjold“ 140,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 48,000, „Hejmdal“ 108,000, „Gorm“ 64,000, „Neptun“ 72,000, „Dansk-russisk“ 396,000, „Østasiatisk“ 20,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 650. China, East Coast—Kyan Chau Bay. Tai kung tan reel—Light-and-whistle-buoy established. Position. South-westward of reef, at a distance of 16²/₁₀ cables, 256° (S. 80° W. Mag.), from Tai kung tan lighthouse, in the position formerly occupied by the black bell-buoy which it replaces. Lat. 35° 57¹/₂' N., long. 120° 27¹/₂' E. Description. A light-and-whistle-buoy, painted white, and marked "T. R.", surmounted by two white triangles bases apart, and exhibiting an occulting white light every six seconds, thus: —

Light.	eclipse.
<u>4</u> secs.	<u>2</u> secs.

Remarks. The light is visible for a distance of miles. Variation. 4° W. (Notice No. 650 of 1914, dated 30th April.)

Charts affected. No. 857, Kyan chau bay. No. 1255, Kyan chau bay to Lai chau bay. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 412.

No. 657. India, West Coast. Bombay harbour—Caution. Position. Flagstaff shoal, lat. 18° 55³/₄' N., long. 72° 50³/₄' E. Details. Dredging, blasting and sounding are being carried out over the above-mentioned shoal; vessels are not allowed to pass between the Mole and Flagstaff shoal buoy. A note to this effect has been placed on the charts. (Notice No. 657 of 1914, dated 30th April.)

Charts affected. No. 655, Port of Bombay. No. 2621, Bombay harbour. Publication. W.C. India Pilot, 1909, page 219; Supplement 1912.

No. 658. Portuguese East Africa. Pemba bay—Caution. Position. Port Amelia, lat. 12° 58' S., long. 40° 30' E. Details. Information has been received that all lights and navigational marks in Port Amelia and vicinity have been destroyed by a cyclone. A note to this effect has been placed on the charts. (Notice No. 658 of 1914, dated 30th April.)

Charts affected. No. 1809, Mozambique harbour to Ras Pekawi, with plan. No. 2762, Comoro islands. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, page 11. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 306, 307, 308.

No. 665. Ceylon, East Coast. Batticaloa roads—New light established. Position. At a distance of about 1⁷/₁₀ cables, 270° (West Mag.), from position of former light on Batticaloa signal staff, which has now been discontinued. Lat. 7° 45¹/₂' N., long. 81° 41' E. Abridged description. Lt. Gp. Occ. (2) ev. 40 sec., 88 ft., vis. 15 m. Details. Character. A group occulting white light, showing a group of two eclipses every forty seconds, thus: —

Eclipse.	light.	eclipse.	light.
<u>3</u> secs.	<u>3</u> secs.	<u>3</u> secs.	<u>31</u> secs.

Elevation. 88 feet. Visibility. 15 miles. Order. 4th. Structure. White tower, 93 feet in height. Remarks. A note, "Position approximate", has been placed against this light on the charts. Variation. Nil. (Notice No. 665 of 1914, dated 2nd May.)

Charts affected. No. 2031, Ceylon east coast, with plan. No. 828, Cape Comorin to Cocanada. No. 70, Bay of Bengal. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 518. Bay of Bengal Pilot, 1910, pages 153, 154.

No. 667. Borneo, West Coast—Pontianak Road. Little Kapuas river entrance—Lightbeacon established; Light-buoys withdrawn. 1. Light-beacon established. Position. In line with the three light-beacons exhibiting fixed red lights, and at a distance of 8 cables south-eastward from the southernmost beacon. Lat. 0° 04' 35" N., long. 109° 09' 10" E. Description. A light-beacon exhibiting a fixed white light. 2. Light-buoys withdrawn. Position. (a) Lat. 0° 05' 50" N., long. 109° 06' 30" E. (b) Lat. 0° 04' 22" N., long. 109° 09' 17" E. (c) Lat. 0° 04' 06" N., long. 109° 10' 08" E. Description. (a) Light-buoy exhibiting a fixed red light. (b) Light-buoy exhibiting a fixed green light. (c) Light-buoy exhibiting a fixed white light. Note. The positions given are those on chart No. 3720. (Notice No. 667 of 1914, dated 2nd May.)

Charts affected. No. 3720, Pontianak to Tanjung Layung. No. 3721, Masu Tiga island to Pontianak. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1094. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, pages 34, 35.

No. 694. Japan—Shikoku, South Coast. Ashizuri saki—Light established. Position. Lat. 32° 43' 28" N., long. 139° 01' 00" E., on chart No. 1648. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (3) ec. 30 sec., 187 ft., vis. 20 m. Details. Character. A group flashing white light showing a group of three flashes every thirty seconds thus: —

Three flashes.	eclipse.
<u>12</u> secs.	<u>18</u> secs.

Elevation. 187 feet. Visibility. 20 miles, from 201° (S. 25° W. Mag.), through west, to 84° (N. 88° E. Mag.). Power. 30,000 candles. Structure. White octagonal concrete tower, 30 feet in height. Variation. 4° W. (Notice No. 694 of 1914, dated 9th May.)

Charts affected. No. 1648, Osuni Kaikyo to Oshima. No. 2347, Nipon, Kinsin, and Shikoku, etc. No. 781, Pacific, north-west sheet. No. 2459, North-west Pacific ocean. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 2009 a. Japan, Korea, &c., Pilot, page 317. Japan Pilot (in press), page 116.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24Fod) 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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Sted hvert 1 Minut. 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	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Hals-Barres Fyr 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 Havneus Dampbaad.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran
Aarhus.	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.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litsenpenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havneus Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankeskibe.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.		Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Fredericia.	I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	Bugsering ufornsden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Brædde. 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 Fløjtetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firma til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	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 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 Træskibiisbygger samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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. $\frac{1}{4}$ 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 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. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads Hayes. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 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.	Bolværkepenge: 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. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførselen 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 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 Jernskibsbyggerier, 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.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Natafmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 Storebølt. 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneøje, 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 uforøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	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 udgaaende 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexe.	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 - 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.
Nykjøbing Falster.	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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præste.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-børende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugeerdamper ufornæden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Ødense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfriled. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Renne.	I Indsejlingen fra 24 til 90 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 Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	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. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 Å 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørget af Lahningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, 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.

De private Assurandører lim.

I København
tegne 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 A/S

I København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Kristiansgade 1. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

I København.
tegne 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

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

I København
tegne Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.

HÄNSCHELL & C^o. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vorø Banquiers, Herr 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 Udbetalinger besørget.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

TIVOLI

Sommersæson fra 8. Maj til 13. Sept. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Ø. for Voksne, 25 Ø. for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn; (under 12 Aar).

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Tilkøbs ønskes

med Levering straks eller senere 2 max. 10/12 Aar gamle kombinerede Passager- og Lastebaade for Dagfart. Længde c. 120/124 Fod og c. 95/105 Fod. Tilbud med Plan og Detailler sendes omgaaende til

Holger Fischer,
(H.O.342) Christiania, Norge.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOLOG. HAVE

i København
køber gerne for den brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mønsted's
OMA
PlanteMargarine

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 641.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla laststagesplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Härnäs, 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 & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888. Nat.-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentlin's ERB.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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. Leverører til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer 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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.



OLSKIID

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe. Patent-Ophallingsbedding for indtil 460 Tons Egenvægt.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.

„Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Hill-Madsen's

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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 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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 6818 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Ekspertlager i Frihavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 6901. Kvæsthuegade 3, St. Kjøbenhavn K. 6896. } Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik
Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76 Motorlossespil.
Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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 Støbanedriftens Sefartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Rom 2393.

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.

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.

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. JÜRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

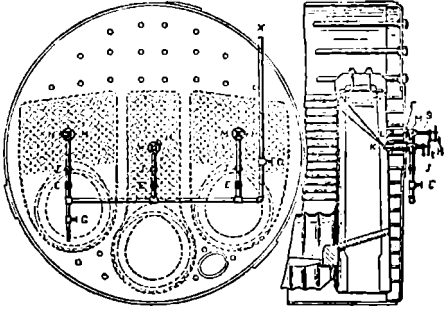
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Maj 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Keillen. Renser Rør, Plunder og Forbrændingskammer medens Keillen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje el Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttøevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 8.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

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
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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.

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“.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionsikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motoroller.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Bør og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.

NB. For at være sikker paa at faa den **ægte Motorpetroleum**, bør Forbrugerne endelig paase, at Embalagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

D. D. P. A.

* * *
Det danske Petroleums Aktieselskab.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

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.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekøntor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.
Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berg-Jensen. Telf. 120

NYHED!

AXEL MØLLER:

ERSTATNINGSANSVAR VED SKIBSSAMMENSTØD

Første Del: Erstatningsreglerne.

Pris 9 Kr.

En Redegørelse og udførlig Indholdsfortegnelse over Værket udleveres gratis gennem Bogladerne eller hos Undertegnede.

G. E. C. Gad, Vimmelskaflet 32.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

Obsejret

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaedbyggeri
Aalborg

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

Maskinskrivning.

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

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.

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.
4390 dw., 23' 2", 1899, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.
4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.
4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6760.

Julius Ott, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Heden eller Havnen.

Tele gramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 477. Nattefon 427. — Post Box 14

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 samt og Patent Mønie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Etabl. 1825. Laxegade 26.
Tlf. Byen 2712 x.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltrådougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



„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 Blankoestlernes Eftf.,
Hr. Willem Jensen, Toldbodvej.

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

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1914.

Nordisk Skibsrederforening 1889—1914. Som hosstaaende to Aarstal udviser, har Nordisk Skibsrederforening nu bestaaet i 25 Aar. I dette Tidsrum har Foreningen udfoldet en for Rederierhvervet betydningsfuld og fra Aar til Aar voksende Virksomhed. Den stiftedes paa et konstituerende Møde paa Kjøbenhavns Børs den 14. Maj 1889, som afholdtes under Ledelse af Geheimelectsraad C. F. Tietgen. Foreningens første Formand blev Hr. Theo. Koch og dens første Bestyrer Hr. F. Frederichsen, og dens Sæde blev til en Begyndelse i Kjøbenhavn, hvor der indrettedes et Kontor, og som Personale engageredes en Sekretær og en Assistent. Sekretær blev Hr. I. Jantzen, der fungerede som saadan til 1898, fra hvilken Tid han har været Foreningens Bestyrer. Dens nuværende Formand er Hr. Otto Thorsen. Allerede i August Maaned 1891 flyttedes Kontoret til Kristiania, da det snart blev klart, at de norske Interesser maatte blive de overvejende paa Grund af den norske Handelsflaades kvantitative Overlegenhed. Der var fra Norge paa den Tid indmeldt omtrent dobbelt saa stor en Tonnage som fra de to andre nordiske Riger tilsammen.

Foreningens Formaal var ved forenede Kræfter og deraf følgende Indflydelse at støtte og hjælpe Medlemmerne til Varetagelse af fælles Skibsfartsinteresser, bl. a. ved i Havaritilfælde eller i Tilfælde af Stridigheder at bistaa Medlemmerne med Raad og Daad, overtage Bilæggelsen af Tvistigheder ad mindelig eller retslig Vej, eventuelt i Tilfælde af Spørgsmaal af Vigtighed for hele Skibsrederstanden at føre Proces for Foreningens Regning, at søge tilvejebragt faste Normer for Certepartier og Konnossementer m. m., samt at søge Samarbejde med andre Foreninger med samme Formaal.

Det viste sig hurtigt, at Foreningens mest omfattende og vigtigste Virksomhed blev at yde Bistand til Medlemmer ved i Tilfælde af Stridigheder at faa tilvejebragt en Ordning ad retslig eller mindelig Vej, og i Spørgsmaal af Vigtighed for hele Skibsrederstanden at føre Proces for Foreningens Regning. Hvilket Omfang denne Gren af Virksomheden har antaget, illustreres bedst ved at anføre, at i 1890 registreredes der kun 72 Sager, medens der i de to sidste Aar er bogført ikke mindre end c. 1.400 Sager om Aaret. Og med hvilket Held og Udbytte Foreningen har virket, ses bl. a. af, at de ved Foreningens Mellemkomst indkasserede og reddede Beløb for de sidste ti Aar, i Følge dens sidste Beretning, udgør Kr. 4.443.779.97, eller gennemsnitlig 440.000 Kroner om Aaret, hvortil kommer, at alene Eksistensen af en saa omfattende og mægtig Organisation, der er parat til med de virksomme Midler, der staar til dens Raadighed, at skride ind mod Overgreb og Misbrug, er medvirkende til at forebygge vilkaarlig og hensynsløs Behandling.

Ved Ordningen af alle disse Sager erhverver Foreningen endvidere Retspræjudikater, der kan være af stor Betydning for Fremtiden, faar afskaffet megen gammel Slendrian, der har ført til Ophold af Skibene og Tab for Rederne, faar afskaffet uheldige Kontraktklausuler og Kotymer, uberettigede Afgifter og meget andet.

Et af Foreningens Formaal er, som nævnt, at søge tilvejebragt faste Normer for Certepartier og Konnossementer. Her er det først i de senere Aar lykkedes at gøre

et betydningsfuldt Skridt henimod Løsningen af denne Opgave, under Samarbejde med »The Baltic and White Sea Conference«. Medens de britiske Redere alt i mange Aar har været organiseret med dette Maal for Øje, ved Oprettelsen af en »Documentary Committee« under »Chamber of Shipping«, har de skandinaviske Redere først nylig gjort en Begyndelse i lignende Retning. »Documentary Council« i Kjøbenhavn har saaledes i Forening med »Documentary Committee« i London taget sig af Skibsfartsdokumenterne for Dampskibes Vedkommende, medens »The Sailingship Owners' International Union« i London har paataget sig en lignende Opgave for de store Sejlskibes Vedkommende, efter at Unionen gennem Nordisk Skibsrederforening har sikret sig den nødvendige Tilslutning af norske Sejlskibsredere.

Lige op til Aaret 1909 var Nordisk Skibsrederforening den eneste Landsorganisation af norske Redere, hvorimod der baade i Danmark og Sverig i en lang Aarrække har været nationale Rederforeninger, som har taget sig af Stændens Fællesanliggender ved at fremføre Redernes Krav og Ønsker overfor Lovgivningsmagten og andre Myndigheder. Nordisk Skibsrederforening har da lige til dette Aar maattet varetage de norske Rederes Interesser paa dette Omraade, men da denne Ordning næppe i Længden kunde være tilfredsstillende, fandt Lokalbestyrelsen, at den burde tage Initiativet til Dannelsen af et Rederforbund i Norge. Resultatet af disse Bestræbelser blev Dannelsen af Norges Rederforbund i September 1909, der har vundet almindelig Tilslutning.

Et andet af Nordisk Skibsrederforenings Program-punkter har endelig været Samarbejde med andre Foreninger, som har samme Formaal, i en saadan Udstrækning, som Forholdene maatte give Anledning til. Paa dette Omraade har Foreningen, hvor Lejlighed gaves, samvirket med »Sveriges Ängfartygs-Assurance-Förening«, Assuranceforeningen »Skuld«, »Schutzverein Deutscher Rheder« i Hamburg, de britiske Kluber og sidst, men ikke mindst, med »The Baltic and White Sea Conference« i Kjøbenhavn. Samarbejdet bestaar ikke blot deri, at man delagtiggør hinanden i indvundne Erfaringer og diskuterer Spørgsmaal af fælles Interesse, men ogsaa i gensidig økonomisk Støtte til Gennemførelse af Processer, hvis Udfald har en Betydning, som rækker ud over den enkelte Sag.

I 1889 udgjorde den indmeldte Tonnage i Nordisk Skibsrederforening 450.000 Tons, men i 1913 var den 2.385.849 Tons, medens Aarskontingentet i samme Tid var steget fra Kr. 14.909 til Kr. 208.872. I 1913 udbetaltes der Kr. 109.493, til juridisk Bistand.

Disse Tal illustrerer tilstrækkelig tydeligt Foreningens Vækst og store Betydning. Den har nu en Lokalbestyrelse, der bestaar af 5 norske Redere og desuden en Hovedbestyrelse bestaaende af 7 Medlemmer fra hvert af de tre nordiske Riger. Desuden har den en Bestyrer, en Kontorchef, tre Sekretærer, en Kasserer og en Revisor

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har afholdt Bestyrelsesmøde i Svendborg, hvor Landstingsudvalgets Betænkning og Ændringsforslag til Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Søværningen m. m. droftedes. Bestyrelsen var enig om, at dersom disse Forslag skulde blive til Lov i den af Udvalget vedtagne Affattelse,

vilde det i Fremtiden blive endnu vanskeligere end hidtil at faa Navigatorer og Besætning til Sejlskibene. Heller ikke forstaar Bestyrelsen, af hvilken Grund Eksamenskravene skal skærpes i saa høj Grad, som foreslaaet, da vi, som Forholdene nu er, er fuldt ud paa Højde med andre Nationer. Bestyrelsen enedes om at henstille til Generalforsamling, at Sejlskibsrederne indstiller Nybygning eller anden Anskaffelse af Sejlskibe, eventuelt sætter samme under en anden Nations Flag, hvor man har bedre Udsigt til at faa Navigatorer og Besætning. Den Risiko, Rederne løber derved, at befregtede Skibe ikke kan afsejle i rette Tid paa Grund af manglende Navigatorer og Besætning, tør man ikke udsætte sig for.

I Anledning af ovenstaaende Resolution har en Medarbejder ved »Nationaltidende« haft en Samtale med Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Formand, Hr. Konsul C. P. Lund, der udtaler, at det ikke har været Foreningens Hensigt at rette Beprejelser mod Landslingsudvalget. »Vi anerkender endog, at Landslinget paa flere Punkter har stillet sig imødekommende, og at Udvalget i alt Fald ikke har skærpet Lovforslaget, og vi beklager derfor, at Resolutionen paa dette Punkt kan misforstaas. Men har Resolutionen faaet en skarp Form, skyldes det, at vi om-sider har tabt Taalmodigheden, efter at vi Gang efter Gang har forsøgt høflige og indtrængende Henvendelser til Myndighederne.

Det synes nemlig ikke at være gaaet op for de Mænd, der har udarbejdet de foreliggende Lovforslag, at de besværliggør, ja odelægger Sejlskibserhvervet. Ved at sætte Eksamenskravene og de øvrige Fordringer for Navigatorerne op, skræmmer de Folk fra at vælge deres Erhverv paa Søen. Og naar vi ikke kan faa Folk, hvorledes skal vi saa drive Skibsfart.

Det kan med tørre Tal paavises, hvor stærk Tilbagegangen allerede er. Er der saa Mening i at vanskeliggøre Forholdene? Det kan praktiske Mænd ialtfald ikke forstaa.

Da Bladets Medarbejder gjorde opmærksom paa, at Navigatorernes Repræsentanter selv har anmodet Regering og Rigsdag om ny og skærpende Bestemmelser for at højne Skibsofficerstandens Niveau, svarede Hr. Lund:

»Det er kun de kjøbenhavnske Navigatorer, ikke dem ude fra Landets Søkøbstæder og Navigationsskoler. Og Grunden til, at de kjøbenhavnske Navigatorer ønsker skærpede Bestemmelser er vel Haabet om, at kunne overflodiggøre Søofficererne i Kollardifarten.

Men alle andre har ikke de Interesser, og vi maa kræve, at man ogsaa tager Hensyn til os. Vore Eksamenskrav er paa Højde med Norges, Sverigs og Tysklands, de staar over Ruslands, og de er heller ikke ringere end Englands; thi den større »Ekstra-Skippenprøve«, dette Land har, er af frivillig Karakter. Vi er villige til at gaa med til en saadan Eksamen, men maa kræve, at den bliver frivillig.

Konsul Lund siger tilsidst: »Det er vort Haab, at Svendborgmodet maa overbevise Regering og Rigsdag om Nødvendigheden af at tage Hensyn til Søneringens praktiske Forhold. Vi indrømmer gerne, at Søneringsloven af 1892 kan trænge til en Aflysning, thi den har mange Brost. Men af to Onder vælger man det mindste, og vi foretrækker det gamle for det ny, fordi vi kender Forholdene og derfor ikke ønsker dem ydertligere forringet».

Om Fragtforholdene i Kronstadt skriver en Skibsfører til os den 20. Maj:

Den Situation, som er forhaanden i Kronstadt, har ikke været kendt i Mands Minde.

Indtil Dato er Antallet af ankomne Dampere kun c. en Tredjedel af, hvad der ankommer under normale Forhold, og de lave Fragter hertil maa vel tilskrives Hovedskylden.

Men Mangelen paa Hjemfragter har jo ogsaa sin store Indflydelse; der er i Øjeblikket saa godt som ingen Last

at faa fra Petersborg; de faa, der har været, kan kun skaffe Rederne store Tab, og det er ubegribeligt, at der er Redere, der har sluttet til de forhaanden værende Raater for Trælast. Som paapeget i Cirkulære fra The Baltic and White Sea Conference kan en saadan »Rundtur« kun give et Underskud af mellem £ 300—400.

Der er saa at sige ingen Last at faa i Petersborg, og man erklærer, at Skylden maa søges deri, at Vinteren har været saa snefattig, at man ikke har faaet den nødvendige Chance til at slæbe Træet til Stabelpladserne.

Kronstadts større Stevedorer lider for Tiden store daglige Tab. De engagerer deres Folk for Maanedsbetaling, og der er Dage, hvor de har c. 500 Mand gaende uden Arbejde, hvilket er et Nettotab for dem af 500 Rubler.

Da der skal store Mængder Kul hertil, særlig til Regeringen, er Fragterne i den sidste Uges Tid gaaet op, og i den kommende Uge venter man c. 30 Dampere. I denne Uge har Antallet af Skibe i Kronstadt været mellem 8 og 12, ellers plejer Havnen, som rummer c. 30 Dampere, at være fuld; sidste Aar var der endog af og til mere end 20 Skibe paa Tørn paa Reden. Vedbliver Fragterne at gaa op, strømmer Skibene vel atter hertil, og der er da Udsigt til atter at faa flere Dages Tørn, ligesom sidste Aar.

Flere Stevedorer har i Aar Kontrakt for Overtid indbefattet i deres Lossepris 36 kop., og de losser for den Pris c. 1000 Tons pr. Dag. Det er en fornuftig Ordning og giver en billig Dispatch. Enkelt Redere har nu, da Fragterne er gaaet op, sendt deres Skibe i Ballast til England, og kan de straks faa Last dér, kan der dog blive lidt Overskud og maaske en rimelig Rate næste Gang fra Petersborg, medens de, som slutter herfra eller fra Finland og Botten næsten alle sætter Tusinder til.

H. P. II.

Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød. Paa G. E. C. Gads Forlag er udkommet »Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød« af Cand. jur. Axel Möller, Fuldmægtig i Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Afhandlingen fremtræder som første Del af et større Værk om ovennævnte Emne (Erstatningsreglerne 396 + XX Sider), og er af det rets- og statsvidenskabelige Fakultet antaget til offentligt at forsvares for den juridiske Doktorgrad. Forsvaret vil finde Sted den 15. Juni d. A. Bogens Pris er 9 Kr. Vi haaber senere at kunne bringe en nærmere Omtale af den.

Dokken i Limerick. Nordisk Skibsrederforening har meddelt Dansk Sejlskibsrederi-Forening, at Dokken i Limerick paa Grund af Reparation vil være lukket i 6 Uger fra den 1. August.

Kielerkanalen. Generalkonsulatet i Hamburg indberetter telegrafisk til Udenrigsministeriet, at Kielerkanalen paa Grund af Militærovelser er lukket for alle vestgaaende Skibe fra den 28. Maj Kl. 5 Em. til den 29. Maj Kl. 5 Em.; for østgaaende Skibe er Kanalen lukket den 29. Maj fra Kl. 1—7 Fm.

Panamakanalen. En Slæbedamper med fem lastede Smaaskibe passerede den 18. ds. Sluserne ved Mirallores og Pedromiguel samt Culebra-Gennemskæringen. Sejladsen vil blive fortsat, og dermed er den første regelmæssige Bugsertrafik gennem Kanalen paabegyndt.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Chios og Dakar (Senegal) er erklæret for pestsmittet.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler den 25. ds.: I Gaar: Kap Nord-Ruten fri. Sælfangere meddeler, at Isen er nær ved Melrakka-

sletten. I Dag: Sydvestlig Brise. Isen forsvunden fra Siglufjord. Isfrit ved Grimsey.

Isbjerge i Atlanterhavet. London, 26. Maj. Cunard-Damperen »Andania« er ankommet til Plymouth med betydelig Forsinkelse. Paa Rejsen fra Montreal og Quebec kom Damperen ind i en Ismark; Isbjergene var saa talrige, at Skibets Maskiner maatte standses 16 Timer.

Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Søneringen naaede i Gaar til 3die Behandling i Landstinget, og blev her vedtaget i samme Skikkelse, som de erholdt ved 2den Behandling. Vedtagelsen var enstemmig for begge Forslags Vedkommende, men da Størsteparten af Venstre ikke kunde tillæde Navigationsundervisningsforslagets Bestemmelser om Statsgarantien og Tilskudet til Skolerne og derfor afholdt sig fra at afgive Stemmer om dette Forslag, vedtoges det førstnævnte Lovforslag kun med 34 Stemmer, medens Søneringsforslaget fik 45.

Lovforslagene er derefter oversendt til Folketinget.

Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Søneringen.

Som behudet i forrige Nummer af Dansk Søfartstidende gengiver vi her i Uddrag de Afsnit af Lovforslagene, som i særlig Grad berøres af Landstingsudvalgets Ændringer. De gengives her i den Skikkelse, i hvilken de af Regeringen i Januar blev forelagt Landstinget, og for at naa til den Skikkelse, de paagældende Bestemmelser har faaet efter 2den Behandling i Tinget, naa følgende nedenstaaende Uddrag sammenholdes med den i forrige Nummer aftrykte Udvalgsbetænkning og Referatet af 2den Behandling.

I. Navigationsundervisningen.

Iste Afsnit.

Eksamenskravene.

§ 1.

De i denne Lov omhandlede Eksaminer er følgende:

1. Kystskipperproven,
2. Søtteskipperproven,
3. Styrmandseksamen,
4. Den almindelige Skibsførereksamen og
5. Den udvidede Skibsførereksamen.

§ 2.

Kystskipperproven omfatter følgende Fag:

1. Navigation og
2. Internationale Søvejsregler.

Den, der vil indstilles til Kystskipperproven, skal godtgøre, at han efter det fyldte 15de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 3 Aar, deraf mindst 1 Aar i søgaaende Sejlskib, eller i Sejlskiferfartøj paa over 20 Tons.

Desuden skal han indstilles af den Skole eller Lærer, der har forberedt ham.

§ 3.

Søtteskipperproven omfatter følgende Fag:

1. Dansk,
2. Navigation,
3. Internationale Søvejsregler,
4. Grundhegreberne af Læren om Motorer og
5. Sundhedslære.

Den, der vil indstilles til Styrmandseksamen, skal godtgøre, at han efter det fyldte 15de Aar i mindst 4 Aar eller efter det fyldte 17de Aar i mindst 3 Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 2 Aar enten som Kystskipper eller i søgaaende Sejlskib, hvoraf da mindst 6 Maaneder som Matros, eller i Sejlskiferfartøj af over 20 Tons, hvoraf da mindst 6 Maaneder i Fart udenfor Nordsøen.

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. Søret,
8. Maskin- og Motorlære samt
9. Sundhedslære.

Den, der vil fremstilles til Styrmandseksamen, skal godtgøre, at han efter det fyldte 15de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 4 Aar, hvoraf mindst 2 Aar i søgaaende Sejlskib af over 60 Tons og heraf 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. Søret og Handelslære og
7. Sundhedslære.

Den, der vil indstille sig til den almindelige Skibsførereksamen, skal godtgøre, at han efter bestaaet Styrmandseksamen har faret i mindst 9 Maaneder enten som 1ste eller 2den Styrmand udenfor indskrænket Fart i saadanne Skibe, i hvilke der efter Søneringsloven skal være ansat henholdsvis 1 eller 2 Styrmand, eller i tilsvarende Fart i fremmede Nationers Skibe eller som Fører i Søtteskipperfart.

§ 6.

Den udvidede Skibsførereksamen omfatter følgende Fag:

1. Engelsk,
2. Tysk,
3. Søret og Handelslære,
4. Matematik og Naturlære,
5. Navigation og
6. Maritim Teknik.

I hvert af de ovennævnte Fag kan Prøve aflægges særskilt. Dog kan Prøve i Navigation og maritim Teknik kun aflægges, efterat Prøve er aflagt i Matematik og Naturlære.

Den, der vil indstille sig til den udvidede Skibsførereksamen eller nogen Del af denne, skal godtgøre at have bestaaet den almindelige Skibsførereksamen.

§ 7.

Ministeren for Handel og Søfart kan under ganske særlige Omstændigheder tilstede Adgang til Eksaminerne eller Dele af disse, uden at Eksaminanden opfylder de foreskrevne Betingelser.

§ 8.

De Krav, der i de enkelte Fag kan stilles ved Eksaminerne, fastsættes ved kongelig Anordning. Ændringer i de saaledes fastsatte Krav skal bekendtgøres med mindst 12 Maaneders Varsel.

4de Afsnit.

Godkendte Navigationsskoler.

§ 23.

Ministeren for Handel og Søfart kan meddele indtil syv Navigationsskoler Godkendelse.

Godkendelsen er betinget af, at Skolerne opfylder de Krav, som stilles af Ministeren, og underkaster sig hans Tilsyn.

§ 24.

De godkendte Navigationsskoler modtager af Staten en aarlig Understøttelse, der bestaar af:

- a) et fast Tilskud af 1,000 Kr. til hver Skole.
- b) 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 Kalenderaar, jfr. dog § 39, bestaaede Eksaminer eller Dele af disse, idet de paagældende Eksaminer indbyrdes Værdi fastsættes ved den i § 8 nævnte kongelige Anordning.

§ 25.

Staten overtager — med den i næste Stykke angivne Begrænsning — Garantien for Lønningerne til Bestyrere og Lærere ved de godkendte Navigationsskoler. For de ved Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 § 13 godkendte Skolers Vedkommende vil dog Overtagelsen af Garantien efter Omstændighederne kunne betinges af, at Skolerne bevarer 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 kan de garanterede Lønninger, Alderstillæg indbefattede, ingensinde ansættes højere end angivet i efterfølgende Skala:

for Bestyrere	5,000 Kr. aarlig.
for fast ansatte Lærere	3,600 - -
for Timelærere	2 - pr. Time.

§ 26.

Det aarlige Budget for en godkendt Navigationsskole skal godkendes af Ministeren for Handel og Søfart og kan ikke fraviges uden Ministerens Samtykke. Hvis Ministerens Godkendelse ikke

opnaaes, bortfalder for det paagældende Aar saavel det faste Tilskud, jfr. § 24 a, som Lønningsgarantien, jfr. § 25.

Skolens aarlige Regnskaber indsendes til Ministeriet til Revision.

§ 27.

Eleverne paa de godkendte Navigationsskoler erlægger som Vederlag for Undervisningen maanedlige Skolepenge hvis Størrelse fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart. Skolepengene skal være ens ved samtlige godkendte Skoler.

§ 28.

Der kan af Staten tilstaaes værdige og trængende Elever, der i mindst 1 Maaned ved en af de godkendte Navigationsskoler har nydt Undervisning til en af de i § 1 under Nr. 3—5 nævnte Eksaminer, en maanedlig Understøttelse, regnet fra Indtrædelsen, af indtil 20 Kr. samt een Gang for alle indtil 50 Kr. for bestaaet Prove i 3 og indtil 100 Kr. for bestaaet Prove i alle Fag til den udvidede Skibsførereksamen. 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 han endnu ikke har bestaaet Proven, medmindre Ministeren for Handel og Søfart i enkelte Tilfælde tillader Afvigelse derfra.

Understøttelsen udbetales Eleverne af Skolens Bestyrer ved Udgangen af hver Maaned.

§ 29.

Nærmere Regler for de godkendte Navigationsskolers Drift og Virksomhed, derunder navnlig for Fremlæggelse af Budget og Afregning af Regnskab, for Uddannelse, Antagelse og Afskedigelse af Lærerpersonele samt for Elevernes disciplinære Forhold til Skolerne fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

Tilsynet med Skolerne føres af Navigationsdirektøren.

§ 30.

Hvis en Skole ikke opfylder de foreskrevne Betingelser, kan den af Ministeren for Handel og Søfart indstilles til paa den følgende Finanslov at miste det i § 24 a nævnte Statstilskud og den i § 25 omhandlede Lønningsgaranti.

Saadan Indstilling skal Ministeren foretage, hvis der ved en Skole i 3 paa hinanden følgende Aar ikke er dimitteret saa mange Elever, at de bestaaede Eksaminer — beregnet paa den Maade, som fastsættes i Henhold til § 24 b — har Værdi som mindst 30 Styrmandseksaminer.

Hvis de ved en Skole i 5 paa hinanden følgende Aar bestaaede Eksaminer ikke har Værdi som mindst 50 Styrmandseksaminer, skal Godkendelsen fratages Skolen.

§ 31.

Ændringer i det i Henhold til § 25 udstedte Lønningsreglement kan kun sættes i Kraft fra Udgangen af et Finansaar og skal bekendtgøres med mindst 18 Maaneders Varsel.

Ændringer i Størrelsen af de i Henhold til § 27 fastsatte Skolepenge skal bekendtgøres med mindst 12 Maaneders Varsel.

5te Afsnit.

Lønningsbestemmelser m. m., Lovens Ikrafttræden.

§ 33.

De fornødne Beløb til Eksaminernes Afholdelse, til Vederlag for de i § 14 nævnte særlige Meddommere, til Tilsyn, Skrive-materialier m. v., til Garanti for Lønningerne til de godkendte Navigationsskolers Bestyrere og Lærere samt til Understøttelse af værdige og trængende Elever fastsættes ved Finansloven.

Endvidere kan der paa Finansloven bevilges Midler til Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler til godkendte Navigationsskoler samt ydes Tilskud til Udgivelse af Lærebøger og til Uddannelse af Navigationsskolelærere.

6te Afsnit.

Midlertidige Bestemmelser.

§ 36.

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.

II. Søneringen m. m.

1ste Kapitel.

Om Adgang til Sønering.

§ 3.

Paa dansk Sejlskib af over 300 Tons i Fart paa fremmede Verdensdele og paa dansk Dampskib af over 300 Tons udenfor den indskrænkede Fart skal der foruden Foreren være ansat i det mindste to Styrmand med fornødent Søneringsbevis, jfr. § 9.

Paa andre danske Skibe udenfor den indskrænkede Fart og paa dansk Dampskib af over 100 Tons i denne Fart skal der foruden Foreren være ansat i det mindste een Styrmand med Styrmandsbevis; dog kan der paa Sejlskib af ikke over 100 Tons i Fart paa Nord-søen som Styrmand være ansat en Mand, der har bestaaet den i Lov om Navigationsundervisningen omhandlede Sætteskipperprøve og en af Ministeren for Handel og Søfart fastsat Synsprøve samt har faret mindst 6 Maaneder som Matros og derhos er fyldt 20 Aar.

§ 4.

Paa dansk Motorfartøj med Fremdrivningsmotor af over 50 H. K. skal der til at passe Motoren være ansat en Mand, der har Bevis som Motorpasser, jfr. § 10. Ministeren for Handel og Søfart skal dog for Sejlskibe med Hjælpe-motor af ikke over 150 H. K. være bemyndiget til under særlige Omstændigheder at gøre Undtagelser herfra.

Hvis Motoren har over 200 H. K., eller det for Fartøjet tilladte Passagerantal er over 600, gælder med Hensyn til Maskinbetjeningen de for Dampskibe i § 5 fastsatte Regler.

Det kan ved kongelig Anordning fastsættes, at Maskinmesteren i Motorfartøjer med Fremdrivningsmotor af over 1,000 H. K. yderligere skal have bestaaet den udvidede Maskinisteksamen eller aflagt Prove i et eller flere af de til denne hørende Fag.

Dersom Motorfartøjer, hvis Motor ikke har over 50 H. K., benyttes til Befordring af Passagerer, udkræves dog, at der til at forestaa Motorens Betjening om Bord er ansat en værduelig og paa-fidelig Mand, der er fyldt 16 Aar og enten har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12 April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede Motor- eller Maskinpasserprøve eller ved Bevis fra en af Ministeren for Handel og Søfart godkendt sagkyndig godtgør at besidde den fornødne faglige Duelighed i Betjening af Motorer.

§ 5.

Paa dansk Dampskib med Maskine af ikke over 125 H. K. samt paa ikke selvbevægende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende Dampfartøjer skal der til at passe Maskinen være ansat en Mand, der har Bevis som Maskinpasser, jfr. § 11.

Paa dansk Dampskib med Maskine af over 125, men ikke over 500 H. K., skal der være ansat: i Fart øst for Linien Lindenæs—Texel, dog for Østersøens Vedkommende ikke nordligere end den 58de Breddegrad een Maskinmester af 2den Klasse, i den øvrige indskrænkede Fart een Maskinmester af 2den og een af 3die Klasse og udenfor saadan Fart to Maskinmestre af 2den Klasse, jfr. §§ 12 og 13.

Paa dansk Dampskib med Maskine af over 500 H. K. og paa Passagerdampskibe, hvis største tilladte Passagerantal er over 600, skal der være ansat een Maskinmester af 1ste Klasse, jfr. § 14, og een af 2den Klasse. Hvis saadanne Dampskibe gaar i Fart paa fremmede Verdensdele, skal der være ansat yderligere en Maskinmester af 3die Klasse.

Paa dansk Dampskib med Maskine af over 800 H. K. i Fart paa Middelhavet skal der være ansat een Maskinmester af 1ste, een af 2den og een af 3die Klasse.

§ 6.

Til Erhvervelse af Bevis som Kystskipper kræves:

- at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 3 Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 1 Aar i søgaaende Sejlskibe;
- at han derefter har bestaaet Kystskipperprøven;
- at han er i Besiddelse af Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- at han er fyldt 23 Aar;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanværende Handling;
- at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart fastsat Synsprøve.

Beviset giver Ret til at være Fører af dansk Skib af ikke over 100 Tons i udvidet Kystfart samt til at være Fører af Lægter ogsaa udenfor denne Fart.

Hvis Skibet benytter Motor til Fremdrivning, udkræves udenfor de i § 4, 1ste og 4de Stykke angivne Tilfælde yderligere, at Foreren ved Bevis fra en af Ministeren for Handel og Søfart godkendt sagkyndig godtgør at besidde den fornødne faglige Duelighed i Pasning af Motorer.

§ 7.

Til Erhvervelse af Bevis som Sætteskipper kræves:

- at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 4 Aar eller efter det fyldte 17de Aar i mindst 3 Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 2 Aar som Kystskipper eller i søgaaende Sejlskib, hvoraf da mindst 6 Maaneder som Matros;
- at han derefter har bestaaet den i Lov om Navigationsundervisningen omhandlede Sætteskipperprøve;
- at han er i Besiddelse af Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- at han er fyldt 23 Aar;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanværende Handling;

(Fortællingen efter «Efterr. for Søfar.»)

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrika's N.-Kyst*, *Midelhavet*, *Sydehavet* og *Asiens Ier*.
 „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnementsprisen er 1 Krone årlig foruden Portogeldtrenterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Tredde-* og *Længdebestemmelser* for *danske* Punkters *Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parentes*, saalframt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. *De danske Fyrs Synsvilde* er anført for en *Øjehøjde af 5 Meter*. *Højder* og *Lyslister* er angivet i *Meter (m)*, *Afstande* i *Sømil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retninger* er *retvisende* (hvor det er *ønskeligt*, *tilføjes den mævleende bagefter i Parentes*), og *de, der angaar Fyr*, er *angivet fra Søen*.

I. Østersøen.

953. Sverrig. Karlskrona. Skydning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/519. Stockholm 1914.)

Fra 1ste Juni til 28de September 1914 afholdes — undtagen i Tiden mellem Kl. 5—10 Em. og 2—7 Em. — Skydeøvelser ud over Søen fra *Tjurkö*, *Kungsholmsfort*, *Aspö* og *Västra Håsholmsfort* ved *Karlskrona*. Naar Skydning finder Sted, vises fra *Signalmasten* paa *Kungsholmsfort* og *Västra Håsholmsfort* 2 røde Kugler eller 2 røde Lanterner, den ene over den anden. *Karlskrona*: 56° 09' N. 15° 36' E.

954. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Södergrundan. Klokke-tønde midlertidig ombyttet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/517. Stockholm 1914.)

Södergrundan Klokketønde er paa Grund af Eftersyn ombyttet med en rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon. c. 59° 15' N. 19° 03' E.

955. Sverrig. Bottniske Bugt. Löfstabukten. Fagerviken og Karlholm. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/514. Stockholm 1914.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen af Farvandet til *Fagerviken* og *Karlholm*:

1) Den sorte Vager med Ballon ved *Klännsgrund* er flyttet fra 60° 36' 18" N. 17° 46' 01" E. til 60° 36' 24" N. 17° 46' 18" E. 2) Stagen ved *Västra Karlsgrund* er flyttet fra 60° 34' 42" N. 17° 45' 05" E. til 60° 34' 40" N. 17° 45' 10" E. 3) Stagen ved *Per Görans Grund* er flyttet fra 60° 33' 42" N. 17° 41' 40" E. til 60° 33' 41" N. 17° 41' 43" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/67. København 1914.)

956. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Karskär. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 20/513. Stockholm 1914.)

Duc d'Alben paa 60° 41' 12" N. 17° 16' 36" E. er ombyttet med en Stage. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/13. København 1914.)

1004. Lilleasien. Smyrna. Tønder inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 737. London 1914.)

De 2 hvide Spidstønder med Plade, mærket „S“, som Topbetegnelse, der laa henholdsvis 0,57 Sm 155° (misv. SSE.) og 1,02 Sm 107° (misv. E. t. S. 3/4 S.) fra *Yani Kheadiz Lystønde*, samt de mellemliggende 5 røde Spidstønder 1—5 er inddraget. *Yani Kheadiz Lystønde*: 38° 24 3/4' N. 26° 57' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/2320. København 1912.)

1005. Lilleasien. Smyrna. Fyrskibe ombyttede med Lystønder.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 109/1036. 's-Gravenhage 1914.)

De to ubemandede Fyrskibe paa henholdsvis 38° 25' 18" N. 27° 02' 00" E. og 38° 25' 25" N. 27° 02' 02" E. ombyttes — uden nærmere Bekendtgørelse — med to hvide Lystønder, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Synsvilde: 4 Sm. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/00. København 1914.)

1006. Tripolis (Libyen). Tripolis Havn. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 161/428. Genova 1914.)

Omtrent 20 m fra Yderenden af en ny Bølgebryder N. for Havnen, c. 750 m 79° (misv. E. 1/4 N.) fra Fyret paa *Fort Spanish*, er tændt to grønne, faste Fyr (det ene over det andet), der er synlige i Pejlinger fra 250° gennem 0° til 80°. *Flammens Højde*: c. 2 1/2 og c. 4 m. *Lysevne*: 1 Sm. *Fyret* paa *Fort Spanish*: 32° 54' 27" N. 13° 11' 20" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgaave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England:

R 2403 China sea. — Singapore strait.
 R 1698 England, south coast. — Dover harbour.
 R 2154 England, south coast. — Newhaven.
 R 1719 Italy, west coast. — Capraia island, Giannutri isle etc.
 R 2849 China, Yang tse kiang. — Hankau to Compton reach.
 R 16 Japan, inland sea. — Kobe and Osaka.
 R 3408 West Indies. — Puerto Rico.
 R 1677 Newfoundland, west coast. — St. Margaret bay and approaches.
 † 2571 Africa, south coast. — Cape Hangklip to Dyer island.
 N Japan Pilot. 1914.
 N 312 Canada, River St. Lawrence. — Father point to Green island.
 R 114 d Scotland, River Forth. — Carron river to Stirling.
 R 124 North sea. — Texel.
 R 1235 Persian Gulf. — Mouth of the Euphrates.
 † 312 Canada, River St. Lawrence. — Bersimis to Saguenay.

Tyskland:

N 492 Mittelmeer, Ostküste von Spanien: Cabo Tortosa bis Meda Grande.
 1 : 250 000.
 R 200 Nordsee; England, Ostküste: Die Themse von Gravesend bis London.
 1 : 25 000.
 R 199 Nordsee; England, Ostküste: Die Themse von Southend bis Gravesend.
 1 : 25 000.

957. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Fredriksskans. Fyr flyttet.

(¹) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 20/312. Stockholm 1914.)

Fredriksskans ny Fyr paa en Stenkiste S. for Bølgebryderen er tændt. Fyret viser Lys med En-Formørkelser hver 3 s., Lys 2 s., Mørke 1 s., Lysset er:

1. grønt i Pejlinger fra 213° til 226½°;
2. hvidt i — 226½° - 230½°;
3. rødt i — 230½° - 273°;
4. grønt i — 273° - 61½°;
5. hvidt i — 61½° - 64°;
6. rødt i — 64° - 81°.

Flammens Højde: 7 m. Slynsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Otbekantet Fyhus. 60° 41' 30" N. 17° 13' 48" E.

Fredriksskans gamle Fyr og det midlertidige, hvide, faste Fyr er slukket. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/221. København 1913.)

958. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Engeltolfa Fyr forandret.

(ⁿ) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 20/511. Stockholm 1914.)

Engeltolfa Fyr er forandret til at vise fast Lys i Stedet for Lys med Formørkelser. En Lysvinkel, der viser rødt, uforstærket Lys i Pejlinger fra 18½° til 21°, er indsat i Fyret. 60° 42' 21" N. 17° 14' 42" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/802. København 1914.)

959. Finland. Finske Bugt. Kalbadangrund. Fyrskib forandret.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1254. Berlin 1914.)

Kalbadangrund Fyrskib er forandret til at vise hvidt Tre-Lyn hver 12 s., Lyn 0,4 s., Mørke 1,1 s., Lyn 0,4 s., Mørke 1,1 s., Lyn 0,4 s., Mørke 8,6 s., 59° 59' N. 25° 36' E. (Kort Nr. 155.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/1068. København 1913.)

960. Rusland. Finske Bugt. Narva Munding. Oplysning om Dybde.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1255. Berlin 1914.)

Dybden paa Barren ved Mundingen af *Narva* er 4,8 m ved Middelvandstand. 59° 28½' N. 28° 02½' E. (Kort Nr. 155.)

961. Rusland. Finske Bugt. Revølstøen. Fyrskib forandret.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1256. Berlin 1914.)

Revølstøen Fyrskib har nu i Stedet for Ballonerne paa Stor- og Mesantoppen kun 1 rød Ballon paa Stortoppen. 59° 43' N. 24° 44' E. (Kort Nr. 155 og 205.)

962. Rusland. Riga Bugt. Ainesh (Hainash) og Rojen. Fyr atter tændt.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1258. Berlin 1914.)

1. Det røde og grønne, faste Fyr paa Bølgebryderen ved *Ainesh* er atter tændt. c. 57° 52' N. 24° 21' E.

2. Det røde og grønne, faste Fyr paa Bølgebryderen ved *Rojen* er atter tændt. c. 57° 30' N. 22° 50' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/227. København 1914.)

963. Rusland. Riga Bugt. Messaragotson og Orrenhof. Skær.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1260. Berlin 1914.)

I *Riga* Bugt er følgende Skær rapporteret:

1. Et Skær, paa hvilket Damperen *Georgii* med 2,7 m Dybgaende støde, c. ½ Sm fra *Messaragotson* Fyr. c. 57° 22' N. 23° 08' E.

2. Et Skær, paa hvilket Damperen *A. E. Nordenskiöld* med Dybgaende 3,7 m støde, c. 1½ Sm fra Kysten ved *Orrenhof*. c. 57° 57' N. 24° 21' E.

Støden vil blive nærmere undersøgt. (Kort Nr. 205.)

996. Italien W.-Kyst. Livorno. Belysning forandret.

(ⁿ) Avvisi ai Naviganti" Nr. 99/287. Genova 1914.)

Ved *Livorno* Havn skal følgende Forandringer foretages:

1) Det hvide og grønne Fyr med Formørkelser paa N.-Enden af den krumme Bølgebryder skal forandres til at vise Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3,5 s., Mørke 1,5 s. I øvrigt uforandret. 43° 33' 05" N. 10° 17' 19" E.

2) Det røde og hvide, faste Fyr paa S.-Enden af den krumme Bølgebryder skal forandres til et rødt og hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2,5 s. I øvrigt uforandret. 43° 32' 33" N. 10° 17' 25" E.

3) Fyret paa W.-Enden af *Veglicia* Bølgebryder ved det S-lige Indløb skal forandres til at vise grønt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2,5 s. I øvrigt uforandret. 43° 32' 15" N. 10° 17' 00" E.

997. Stalien N.-Kyst. Porto di Termini Imereze. Havnearbejder.

(ⁿ) Avvisi ai Naviganti" Nr. 151/411. Genova 1914.)

Bølgebryderen er forlængt, dens Hoved er nu 422 m fra det hvide, faste Fyr. Bølgebryderen skal yderligere forlænges c. 70 m. Fyret: 37° 59' 19" N. 13° 42' 45" E.

998. Italien E.-Kyst. Tremiti Øerne. Pianosa. Fyr tændes.

(ⁿ) Avvisi ai Naviganti" Nr. 152/418. Genova 1914.)

I Juni 1914 tændes paa Øen *Pianosa* et ubevogtet, hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s. Flammens Højde: 21 m. Lysevne: 14 Sm. Taarn. *Pianosa*: 42° 12' N. 15° 46' E.

999. Italien E.-Kyst. Porto di Lido. Lystønde udlagt.

(ⁿ) Avvisi ai Naviganti" Nr. 151/412. Genova 1914.)

En Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 2 s., Lyn 0,2 s., Mørke 1,8 s., er udlagt i Kanal *S. Marco* i 7 m Vand 710 m 132° (misv. SE. ½ S.) fra *Società Veneta nell'isola di Sant'Elena* Skorsten. *Porto di Lido*: c. 45° 25' N. 12° 25' E.

1000. Albanien. S. Giovanni di Medua. Oplysning om Fyr.

(ⁿ) Avvisi ai Naviganti" Nr. 160/420. Genova 1914.)

S. Giovanni di Medua Fyr er synligt hele Horisonnten rundt, undtagen hvor det er i Skjul af Landet. 41° 48' 36" N. 19° 35' 12" E.

1001. Rusland. Sorte Hav. Sevastopol. Fyr tændt.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1279. Berlin 1914.)

Ved Indløbet til *Sireletzkoia* (*Sirelitzka*) Bugt er opført to Ledebæker med rund Skive paa Toppen.

Forbæken (N.-lige Baake) staar 15 m fra Yderenden af Stenkajen paa E.-Siden af Bugten, c. 0,98 Sm S. for E.-Pynen ved Indløbet. Fra Baaken vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. 44° 36' 16" N. 33° 28' 21" E.

Bagbæken (S.-lige Baake) staar paa Pynen paa E.-Siden af Bugten, 475 m 175° (misv. S. ½ E.) fra Forbæken. Fra Baaken vises et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 m. 44° 36' 00" N. 33° 28' 23" E.

Baakelinien skal holdes nøjagtig; den leder mellem Revene ved Indløbspynterne.

1002. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Taganrog. Vrag afmærket.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1281. Berlin 1914.)

Ved E.-Kanten af *Taganrog* Søkanal, c. ½ Sm 145° (misv. SE. ½ S.) fra Fyret paa Øen *Tscherepacha*, er sunket et Sejlskib, fra hvis Mast der vises et hvidt, fast Fyr. 47° 11' 00" N. 38° 57' 45" E.

1003. Lilleasien. Sorte Hav. Songuldak. Vrag uskadeliggjort.

(ⁿ) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 20/1280. Berlin 1914.)

Vraget ud for *Songuldak* Havn er uskadeliggjort, og Afmærkningen inddrægt. *Songuldak*: 41° 28' N. 31° 49¼' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/597. København 1913.)

988. Afrika. Elfenbenskysten. Sassandra. Fyrs Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 738. London 1914.)

Det røde, faste Fyr ved *Stuarton Corner*, *Sassandra* Ankerplads, staar 0,51 Sm 49° (misv. ENE.) fra Stedet, hvor det er vist i Kortene, og 0,66 Sm 211° (misv. SW. 7/8 W.) fra den franske Residentsbolig. 4° 57' N. 6° 04' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

989. Engelsk Guyana. Georgetown. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 702. London 1914.)

Paa N.-Enden af Høfden ved E.-Pynten af Indløbet til *Demerara* Floden er tændt et rødt, fast Fyr, 0,24 Sm 345° (misv. N. t. W.) fra *Georgetown* Fyr, der vil blive nedlagt. Det gamle Fyr vil blive tændt, hvis det ny svigter, inden det er fuldkommen i Orden. 6° 49¼' N. 58° 09¾' W.

990. Brasilien. Para Floden. Bragança (Dentro) Farvand. Belysning og Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1299. Berlin 1914.)

1. De to Lystønder i Mundingen af Floden er inddraget. En rød Tønde ligger paa c. 0° 23¼' S. 47° 55¼' W. Ifølge Meddelelse fra Lodserne vil Lystønderne ikke mere blive udlagt, men den røde Tønde skal i Løbet af Sommeren 1914 ombyttes med et Fyrskib.

2. Lys-, Fløjte- og Klokketønden c. 1 Sm NW. for *Øen Coroa Gavolatas* er inddraget. En rød Spidstønde ligger i 9,1 m Vand paa c. 0° 35' S. 48° 03¾' W.

Paa W.-Enden af *Coroa Gavolatas* brænder et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 3 à 4 Sm. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/304. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

991. Spanien. Gibraltar Stræde. Gibraltar Bugt. Undersøgelsesskibs Plads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 756. London 1914.)

Skibet, der besøger Undersøgelsstjenesten, har sin Plads ved Fortøjtønden, som ligger 495 m 246° (misv. W. 7/8 S.) fra Værftets Klokketaarn. 36° 07¼' N. 5° 21½' W.

992. Sardinien W.-Kyst. Porto Susso. Fyr tændes.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 99/288. Genova 1914.)

Ved *Porto Susso* paa *Øen Ghivghetta* skal tændes et ubevogtet, rødt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Fyret er formørket i Pejlinger fra 100° til 109°, over *Secca Grande*, og fra 153½° til 164½°, over *Øen Porri*. Flammens Højde: 10 m. Lysevne: 11 Sm. *Porto Susso*: 39° 12' N. 8° 23' E.

993. Sardinien W.-Kyst. Oristano Bugt. Kap S. Marco. Fyr tændes.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 152/416. Genova 1914.)

I Juli 1914 tændes paa *Kap S. Marco* et hvidt Fyr med 2 Formærkelser og Blus hver 2 m., stadigt Lys 57 s., delvis formørket 28 s., Blus 7 s., delvis formørket 28 s. Lysevne: 10 Sm for stadigt Lys og 17 Sm for Blusset. *Kap S. Marco*: 39° 51½' N. 8° 26' E.

994. Italien W.-Kyst. Maurizio. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 152/415. Genova 1914.)

Det hvide, faste Fyr paa *Yderenden* af *Tværnmolen* ved *Inderenden* af S.-Molen er forandret til at vise rødt, fast Lys med en mørk Vinkel over det indre af *Havnen*. *Maurizio*: 43° 52¼' N. 8° 01½' E.

995. Italien W.-Kyst. Vado. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 162/432. Genova 1914.)

Det hvide, faste Fyr paa *Fort S. Lorenzo* er forandret til at vise rødt, fast Lys. 44° 16' 05" N. 8° 26' 27" E.

964. Rusland. Dagö N. Glotova Banke. Lystønde forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1257. Berlin 1914.)

Den hvide Lystønde N. for *Glotova* Banke er forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 3 s., 59° 12,6' N. 22° 16',8' E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/641, pkt. 1 c. København 1914.)

965. Rusland. Soelosund. Dagö S. Serro. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1258. Berlin 1914.)

De hvide Ledefyr ved *Landsbyen Serro* er synlige i Pejlinger fra c. 259° gennem 0° til c. 11°. Fyrene er overet i Pejling 313°. Brændetid: Fra Skibsfartens Begyndelse til Efteraaret for den lokale Damp, samt for ind- og udgaende Skibe, naar disse anmoder derom ved at afbrænde Blus. c. 58° 41',9' N. 22° 30',5' E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2134. København 1913.)

966. Tyskland. Memel. Dybde aftaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1335. Berlin 1914.)

Ud for *Havnemolene* har det dannet sig en Barre med c. 5 m Vand, som strækker sig omtrent over hele Indløbet. Uddybning er paabegyndt, og med gunstige Vejrforhold antages den at være tilendebragt i November 1914. c. 55° 44' N. 21° 05' E.

(Kort Nr. 206.)

967. Tyskland. Dievenow. Tønder forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1322. Berlin 1914.)

Den sorte Spidstønde Nr. 7 i *Dievenow* ved Indløbet til *Fritzower See* kaldes nu *Fritzow* og den hidtidige sorte Spidstønde *Fritzow* har nu Nr. 8. Tønde 7: c. 54° 00',9' N. 14° 46',8' E.

968. Tyskland. Lübeck. Trave. Brotling-Pfahl. Vrag afmærket.

Ifølge Meddelelse fra „Marineamt“ i *Berlin* er et stenlastet Fårtoj sunket ved *Brotling-Pfahl*. Vraget er afmærket med en Stage med hvidt-rødt Flag og om Natten med en grøn Lanterne. Vraget skal passeres med Forsigtighed. *Brotling-Pfahl*: 53° 53' 50" N. 10° 47' 19" E.

969. Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort. Øvelser.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1250. Berlin 1914.)

I Tiden fra den 2den Juni til den 22de August 1914 foretages Øvelser i *Kieler Fjord* tværs ud for *Friedrichsort* Fyr. Øvelsesfeltet begrænses mod W. og N. af Linien „Tønde *Kiel 7* — Lystønde *Kiel 6*“ og *Madsensand*, mod E. af Kysten mellem *Jägersberg* og *Korriegen* Broer, mod S. af Linten „*Korriegen* Bro — *Friedrichsort* Fyr.“ Øvelsesfeltet er ud mod *Farvandet* afmærket med gule Tønder med rødt Flag, der om Natten viser hvidt Lys. Det er forbudt at komme ind paa Øvelsesfeltet. Skulde Øvelser finde Sted andre Steder, vil Politifartøjer advare eventuelle Skibe. Politifartøjer fører et gult Flag i Stævnen og om Natten et rødt Lys, der lyser Horisonten rundt, over *Toplauterne*. Lystønde 6: c. 54° 24' N. 10° 13' E.

970. Tyskland. Eckernförde Fjord. Eckernförde. Mole afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1251. Berlin 1914.)

Paa den ved *Molehovedet*, paa SW.-Siden af Indløbet til *Havnen*, staaende *Duc d'Albe* er anbragt en hvid Stang med E.-lig Topbetegnelse. c. 54° 28½' N. 9° 50¾' E.

(Kort Nr. 243.)

971. Tyskland. Flensborg Fjord. Flensborg. Midlertidige Ledefyr tændes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1261. Berlin 1914.)

Den 1ste Juni d. A. tændes to orangefarvede Ledefyr midlertidig paa de gamle Ledefyrs Plads, medens disse flyttes. c. 54° 47¾' N. 9° 26' E.

(Kort Nr. 243 og 253.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/650. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

972. Danmark. Smaalands-Farvandet. Guldborg-Sund. Nykjøbing Syd. Nordmands-Sand. Sten fundet. I Løbet over *Nordmands-Sand* er der SE. for den N-lige røde Stage med Kost fundet en Sten med 1,7 m Vand. Stenen er midlertidig afmærket. c. 54° 43' 4" N. 11° 53' E.
(Kort Nr. 244. Danske Lods Side 560.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

973. Danmark. Kattegat. Tunø-Knøb S. Skydevagere udlagt. Omkring *Kirkegrund* og S. for *Tunø-Knøb* er udlagt nogle sorte Vagere til Brug ved Skydevøvelser. De er Skibsstarten uvedkommene. *Tunø-Knøb*: 55° 58' N. 10° 22' E.
974. Danmark. Kattegat. Læsø S. Side-Røn Lystønde inddraget for Sommeren. *Side-Røn* Lystønde er inddraget for Sommeren (se *Fyr-Port*. Nr. 115 og *Som.-Port*. Side 21). 57° 06' (55") N. 11° 02' (09") E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

975. Nordsøen. Røde-Klip Sand. Vrag. Skonneten *Asla* er sunket i 9 m Vand paa *Røde-Klip* Sand. Masterne rager 10 å 12 m ud af Vandet. Vraget: c. 55° 10' 8" N. 8° 10' 8" E.
976. Nordsøen. West-Hinder Fyrskib N. Drivende Flaade. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1400. Berlin 1914.)
Den 18de Maj er en Flaade bestaaende af c. 6 store, sammenbøjlede Trusstammer observeret drivende c. 2 Sm N. for *West-Hinder* Fyrskib, som ligger paa c. 51° 22 1/2' N. 2° 26 1/2' E.
977. Tyskland. Vortrappet. Tønde forandret. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1265. Berlin 1914.)
Den røde Anduvningstønde *Neu-Vortrappet* er nu malet sort. 54° 35' 05" N. 8° 13' 08" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/21. København 1914.)
978. Tyskland. Elben. Elbe I Fyrskib ombyttes midlertidig. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1342. Berlin 1914.)
Fyrskibet *Bürgermeister O'Swald (Elbe I)* ombyttes i Slutningen af Maj eller Begyndelsen af Juni d. A. paa Grund af Eftersyn med Fyrskibet *Bürgermeister Korchenpaer*. Fyr og Taagesignaler bliver uforandret med Undtagelse af, at Taagesignalet gives hver 1 m. 50 s. paa følgende Maade: 1 Stød med Sirene i 9 s., Pause 12 s., 1 Stød med Horn i 9 s., Pause 1 m. 20 s. Kan dette Signal ikke gives, erstattes det med en Klokke, som hver 1 m. giver 2 tæt efter hinanden følgende Grupper af Fire-Slag. 54° 00' N. 8° 15' E.
979. Tyskland. Nordergrinde. Opmaalingstønder inddraget. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1328. Berlin 1914.)
De to Spiritønder paa *Nordergrinde*, som var udlagt til Opmaalingsbrug, er inddraget. Baakøenden *Nordergrinde W.*: 53° 56 3/4' N. 7° 58 1/2' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/152. København 1914.)

980. Tyskland. Weser. Fedderwarder Farvand. Hohwegs-Balje. Sømærke. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1329. Berlin 1914.)
Indløbet fra *Fedderwarder* Farvand til *Hohwegs-Balje* har forskudt sig S. efter. Det er afmærket med en sort og rød lodret stribet Kugletønde, som ligger i 4 m Vand paa 53° 40' 14" N. 8° 20' 07" E.

981. Tyskland. Jade. Værelø Farvand. Øvelser. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1330. Berlin 1914.)
I *Værelø* Farvand foretages daglig Sprængnings-Øvelser fra den 1ste Juni til den 20de September 1914 mellem Kl. 8 Fm. og Kl. 10 Em. Øvelsesfeltet er afmærket med sorte og røde Tønder. Desuden ligger der paa Feltet Torpedobåde, som fører det internationale Flag B eller et rødt Lys. c. 53° 29' N. 8° 12' E.

982. Tyskland. Jade. Værelø Farvand. Afmærkning af Forsøgsenstande forandret. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1331. Berlin 1914.)
Forsøgsenstandene ved Tønde V/B er afmærket med fire røde Tønder og fire Flydere. Tønde V/B: 53° 29 1/2' N. 8° 11 1/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/68. København 1914.)

983. Holland. IJmuiden. Vrag uskadeliggjort. Hjælpefyr slukket. („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 110/1042. 6-Graevenhage 1914.)
Vraget af Damperen *Eastwell* er uskadeliggjort, saaledes at Farvandet er frit i hele sin Bredde. De midlertidige, grønne Hjælpefyr er slukket, og Stuntpønde Nr. 1 og Spidstønde Nr. 1 er atter udlagt. c. 52° 28' N. 4° 33' 2" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2181. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

984. Frankrig. Iles Chausey. Sømærke inddraget. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 216/1248. Paris 1914.)
Det sorte Sømærke med Cylinder paa Toppen, kaldet *Ronde de l'Ouest* eller *l'Oiseau*, er inddraget. 48° 52' 48" N. 1° 52' 18" W.
985. England. Owers Fyrskib S. Oplysning om Vrag. („Notice to Mariners“ Nr. 753. London 1914.)
Over Vraget af Damperen *Gurbiner*, der ligger 1 1/2 Sm 170° (misv. S. 1/2 W.) fra *Owers* Fyrskib, er der mindst 18 m Vand. 50° 35 3/4' N. 0° 40 1/2' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/86. København 1914.)

986. England. Bristol Kanal. King Rood. Advarsel. („Notice to Mariners“ Nr. 754. London 1914.)
Paa Grund af de betydelige Dybdetorandringer, der stadig finder Sted paa *King Rood*, har det vist sig umuligt at holde Kortene rettet til Dato; disse maa derfor benyttes med Forsigtighed. *Admonition*: 51° 30 1/2' N. 2° 43' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/621. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

987. Frankrig. Ile de Ré. Chancharдон Pynt. Tønder midlertidig udlagt. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 216/1244. Paris 1914.)
Ved Arbejdspladsen for Opførelsen af Taarnet ved *Chancharдон* Pynt er udlagt 9 hvide Tønder, hvoraf den ene ligger c. 500 m S. for den overlyste Kiste paa Pladsen, de andre c. 100 m derfra. Kisten: 46° 09' 41" N. 1° 28' 28" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1154. København 1913.)

209

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 709. Bay of Bengal—Burma. Moulmein river entrance—Corrections to Admiralty publications. Details. The positions of the undermentioned buoys are incorrectly shown on the charts and in the other Admiralty publications; their correct positions are as follows: (a) Position. On western side of Bilingyun sands, at a distance of about 13 cables, northward, from charted position. Lat. 16° 10' 06" N., long 97° 30' 31" E. Description of buoy. Red conical buoy, marked G.S. in white, known as the Goodwin sands buoy. (b) Position. South-westward of Longstones reef, at a distance of about 4 cables, south-eastward, from charted position. Lat. 16° 05' 08" N., long 97° 31' 40" E. Description of buoy. Red conical buoy with cage topmark, known as the Patch buoy. Note. The positions given are those on chart No. 1845. (Notice No. 709 of 1914, dated 12th May.)

Charts affected. No. 1845, Moulmein river and approaches. No. 3481, Moulmein river to Ye river. No. 823, Koronge island to White point. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 488.

No. 711. Madagascar, North-West Coast—Bombetoke Bay. Mojanga—Beacon erected. Position. On northern side of Ile Verte (Nosi Beza), at a distance of 1 7/10 cables, 316° (N. 36° W. Mag.), from the existing beacon. Lat. 15° 45' 3/4" S., long. 46° 20' 1/4" E. Description. Beacon, 30 feet in height, painted in black and white bands. Remarks: These beacons in line, bearing 136° (S. 36° E. Mag.), lead through the best channel to Mojanga anchorage, and this leading line should be substituted for the leading line at present shown on the charts. Variation. 8° W. (Notice No. 711 of 1914, dated 12th May.)

Charts affected. No. 701, Bombetoke bay. No. 378, Maromanjo point to Makamhytra bay. No. 758, Cape St. Andrew to Antongil bay. No. 759 a, Cape St. Andrew to Bevata island. Publication. South Indian Ocean Pilot, 1911, pages 401, 402, 403.

No. 725. China, East Coast—Kyau Chau Bay. Yu nui san—Alteration in fog-signal. Former Notice. No. 185 of 1913. Position. At lighthouse. Lat. 36° 2' 1/4" N., long. 120° 16' 3/4" E. Alteration. The siren, giving two blasts every minute, will only be sounded in answer to a vessel's signals. Remarks. Occasional use has been inserted against the fog-siren on the charts. (Notice No. 725 of 1914, dated 15th May.)

Charts affected. No. 857, Kyau chau bay. No. 1255, Kyau chau bay to Lai chau bay. No. 3490, Shantung promontory to Nagasaki. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1602. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 414.

No. 732. Bay of Bengal—Burma. Baragua flats light-vessel—Alteration in position. New position. At a distance of 2 miles, southward, from former position. Lat. 15° 27' 00" N., long. 95° 11' 00" E., on chart No. 823. Description. As described in the List of Lights. Remarks. The above change has been rendered necessary owing to the extension of the Baragua flats to the southward; a note with regard to this extension has been placed on the charts. Mariners are warned to keep well to the southward of the light-vessel. (Notice No. 732 of 1914, dated 15th May.)

Charts affected. No. 823, Koronge island to White point. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. No. 70, Bay of Bengal. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 641. Bay of Bengal Pilot, 1910, pages 451, 453.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Maj 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktler.			
Forenede Dampskibs-Selskab	108 1/2	108 1/2	106 3/4
Danmark	88 1/2	88 1/2	88 1/2
Norden	88 1/2	88 1/2	89
Gorm	—	—	—
Carl	91 — 1/4	91	91 1/2
Dannebrog	103 1/2 — 1/2	103 1/2	103 1/2
Skjold	71 — 1/4	71	71 1/2
Urania	16 1/2	16	17
Neptun	—	—	93
Dampsk. af 1896	97 1/2 — 1/4	97	97 1/2
Højmdal	—	108	108 1/2
Østasiatiske	131 — 130 1/4	130 1/4	131
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	96 1/4	98 1/2	99 1/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	63 — 1/4	63	63 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	82 1/2	82 1/2	84
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	—	84 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.	—	—	88 1/2
4% — — — 2. Serie	—	—	92 1/2
4% — — — 1. —	—	—	94 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	87 1/2	87 1/2	87 1/2
4% — — — —	—	—	90 1/2
3 1/2% Landkreditk.	—	—	90 1/2
4% Østift. Kreditf.	—	—	92 1/2
— — — —	—	—	90 1/2

Aktler.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	148 1/4	149 1/2
Privatbank	—	104	104 1/2
Landmandsbank	—	134 1/2	134 1/2
Handelsbank	—	139 1/4	139 1/4
Kbhvns. Laane- og Diskontobank	—	92	93
Burm. & Wain	85 1/4 — 86	85 1/4	86
Helsingørsk Jærnak.	—	121	123
Sukkerfabr.	234 — 233 1/2	233 1/2	233 1/2
Bryggeri Aktier	185 1/4	185	185 1/4

Vekselkurs d. 27. Maj 1914.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.26	18.22
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Maj 1914.	
Russiske Noter	214.60
4% Russiske Consols	86.75
3 1/2% Boden Kredit	82.80
5% Mexikanske 1899	84.10
5% Rumænske Stats	100.60
4% — — — 1890	93.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 64,000, „Danmark“ 36,000, „Norden“ 76,000, „Carl“ 80,000, „Dannebrog“ 140,000, „Skjold“ 84,000, „Urania“ 36,000, „Dampskib. af 1896“ 48,000, „Heimdal“ 56,000, „Gorm“ 72,000, „Neptun“ 56,000, „Dansk-russisk“ 200,000, „Østasiatisk“ 32,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

No. 740. India, West Coast. Gulf of Cambay—Corrections to charts Nos. 826 and 1012.
1. Gopha light: Position. On Gopha bandar. Lat. $21^{\circ} 40' N.$, long. $72^{\circ} 16' E.$ Correction. This light is incorrectly shown on the charts quoted as a fixed white light; the description should be altered to read "Lt. F. Red." 2. Jahara light: Position. On north side of Naranda river entrance. Lat. $21^{\circ} 39' N.$, long. $72^{\circ} 32' E.$ Correction. This light is incorrectly shown on the charts quoted as a fixed red light; the description should be altered to read "Lt. F." (Notice No. 740 of 1914, dated 16th May.)

Charts affected. No. 826, Karachi to Vengurth. No. 1012, Arabian sea.

No. 741. China Sea—French Indo-China. Pulo Obi and Cambodia point—Extension of bank in vicinity. Position. Pulo Obi, lat. $8^{\circ} 26' N.$, long. $104^{\circ} 48' E.$ Cambodia point, lat. $8^{\circ} 36' N.$, long. $104^{\circ} 42' E.$ Details. The bank in the above vicinity has now extended considerably seawards from Pulo Obi. Mariners should give this island a wide berth. The above information has been embodied in the cautionary notes already on the charts. A depth of only 8 fathoms, in each case, is reported to exist in the following positions:—(a) At a distance of 8 miles, $23^{\circ} 49' S.$ $52^{\circ} W.$ (Mag.). from the west extreme of Cambodia point. (b) At a distance of 7½ miles, $21^{\circ} 29' S.$ $30^{\circ} W.$ (Mag.), from the west extreme of the same point. Variation. $2^{\circ} E.$ (Notice No. 741 of 1914, dated 16th May.)

Charts affected. No. 2723, Bay Island to Pulo Obi, with plan. No. 2414, Gulf of Siam. No. 2660 a. Chine sea, western sheet. Publication. China Sea Pilot, Vol. III, 1912, pages 135, 136.

f. at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart fastsat Synsprøve.
Beviset giver Ret til at være Fører af dansk Skib af ikke over 100 Tons i indskrænket Fart.

§ 8.

Til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører kræves:

- at vedkommende efter bestaaet Styrmandseksamen har faret 2 Aar til Søs som Styrmand eller Sætteskipper, dog mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i søgaaende Skib udenfor indskrænket Fart eller paa Dampskib af over 100 Tons i denne Fart;
- at han har bestaaet den almindelige Skibsførelseksamen;
- at han er i Besiddelse af Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgor Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- at han er fyldt 25 Aar;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling;
- at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart fastsat Synsprøve.

Beviset giver Ret til at være Fører af dansk Skib af hvilken som helst Størrelse i hvilken som helst Fart; dog skal Foreren af dansk Udvandrerkskib i Fart paa fremmede Verdensdele tillige have bestaaet den udvidede Skibsførelseksamen. Fra denne Bestemmelse kan Ministeren for Handel og Søfart under særlige Omstændigheder gøre Undtagelse.

En Officer af Søværnet, der har bestaaet Afgangsprøven ved Kadetskolen og har faret til Søs som Officer i mindst 4 Aar, har Ret til at erhverve Bevis som Fører af dansk Dampskib med Ret til at føre Udvandrerkskib i Fart paa fremmede Verdensdele. Samme Ret har en Officer af Søværnet, der har bestaaet den nævnte Afgangsprøve og har faret til Søs i mindst 2 Aar som Officer samt i mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i dansk Dampskib i Koffardifart udenfor den indskrænkede Fart.

§ 9.

Til Erhvervelse af Bevis som Styrmand kræves:

- at vedkommende efter det fyldte 15de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 4 Aar, hvoraf mindst 2 Aar i søgaaende Sejlskib af over 60 Tons og deraf mindst 1 Aar som Matros;

- at han derefter har bestaaet den i Lov om Navigationsundervisningen omhandlede Styrmandseksamen;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling;
- at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart fastsat Synsprøve.

Beviset giver Ret til at være Styrmand paa dansk Skib af hvilken som helst Størrelse i hvilken som helst Fart; dog skal 1ste Styrmand i dansk Udvandrerkskib i Fart paa fremmede Verdensdele have erhvervet Bevis som Skibsfører.

Den, der har Bevis som Styrmand og har faret 2 Aar til Søs som Styrmand eller Sætteskipper, hvoraf dog mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i søgaaende Skib udenfor indskrænket Fart, er derhos herettiget til at være Fører af Sejlskibe paa indtil 200 Tons paa Nord- og Østersøen. Paategning herom tilføres Styrmandsbeviset af vedkommende Magistrat eller Politimester.

En Officer af Søværnet, der har bestaaet Afgangsprøven ved Kadetskolen og har faret til Søs som Officer i mindst 2 Aar, har Ret til at erhverve Bevis som Styrmand i dansk Dampskib.

§ 10.

Til Erhvervelse af Bevis som Motorpasser kræves:

- at vedkommende har Motorpasserprøven;
- at han har arbejdet mindst 2 Aar paa et Smede- eller Maskinværksted samt i mindst 3 Maaneder har deltaget i Betjeningen af en Motor eller ved Bevis fra Indehaveren af et godkendt Maskinværksted, som forfærdiger Motorer (jfr. § 8 i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m.), godtgør, at han besidder fornødent Kendskab til Motorbetjening;
- at han har forrettet Tjeneste som Fyrbøder eller Medhjælper ved Maskinen i søgaaende Damp- eller Motorskib i Fart i mindst 1 Aar, deraf dog mindst 3 Maaneder som Fyrbøder i Dampskib;
- at han er fyldt 18 Aar;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling. Beviset giver i Overensstemmelse med de i § 4 givne Regler Ret til at være Motorpasser i danske Fartøjer med Motor af ikke over 200 H. K.

§ 11.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinpasser kræves:

- at vedkommende har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April

1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede Maskinpasserprøve;

- b. at han har forrettet Tjeneste ved Maskinen i søgaaende Dampskib i Fart i mindst 2 Aar, deraf mindst 6 Maaneder som Fyrbøder og mindst 12 Maaneder som Medhjælper eller Overfyrbøder ved Maskiner af over 100 H. K.;
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling. Beviset giver i Overensstemmelse med de i § 5, 1ste Stykke givne Regler Ret til at være Maskinpasser i danske Dampskibe med Maskine af ikke over 125 H. K. samt i ikke selvbevægende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende Dampfartøjer.

§ 12.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 3die Klasse kræves:

- a. at vedkommende har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede almindelige Maskinisteksamen samt den i samme Lov omhandlede Haandværkerprøve;
- b. at han enten har faret i mindst 9 Maaneder som Maskinpasser eller efter bestaaet almindelig Maskinisteksamen har forrettet Maskintjeneste i søgaaende Damp- eller Motorskib i Fart i mindst 18 Maaneder, hvoraf mindst 3 Maaneders Fyrbødertjeneste i Dampskib, mindst 6 Maaneders Medhjælper-tjeneste ved Dampmaskiner og i alt mindst 12 Maaneders Medhjælper-tjeneste ved Maskiner eller Motorer af over 100 H. K.;
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling. Beviset giver i Overensstemmelse med de i § 5, 2det—4de Stykke givne Regler Ret til at være 2den eller 3die Maskinmester i danske Dampskibe.

§ 13.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2den Klasse kræves:

- a. at vedkommende har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede almindelige Maskinisteksamen samt den i samme Lov omhandlede Haandværkerprøve;
- b. at han enten har faret mindst 12 Maaneder som Maskinpasser eller mindst 4 Maaneder som Maskinmester af 3die Klasse eller efter bestaaet almindelig Maskinisteksamen har forrettet Maskintjeneste i søgaaende Damp- eller Motorskib i Fart i mindst 24 Maaneder, hvoraf mindst 3 Maaneders Fyrbødertjeneste i Dampskib, mindst 9 Maaneders Medhjælper-tjeneste ved Dampmaskiner og i alt mindst 18 Maaneders Medhjælper-tjeneste ved Maskiner eller Motorer af over 100 H. K.;
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling. Beviset giver i Overensstemmelse med de i § 5, 2det—4de Stykke givne Regler Ret til at være 1ste eller 2den Maskinmester i danske Dampskibe.

§ 14.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 1ste Klasse kræves:

- a. at vedkommende, efter at have erhvervet Bevis som Maskinmester af 2den Klasse, enten har faret i mindst 12 Maaneder som 1ste eller 2den Maskinmester under saadanne Forhold, hvor der udkræves Bevis som Maskinmester af 2den Klasse, eller som 3die Maskinmester i Fart paa fremmede Verdensdele eller i tilsvarende Fart med fremmede Skibe;
- b. at han er fyldt 25 Aar;
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling. Beviset giver, jfr. dog § 4, 3die Stykke, Ret til at være Maskinmester paa dansk Skib af hvilken som helst Størrelse i hvilken som helst Fart; dog skal 1ste Maskinmester paa Udvaunderskib i Fart paa fremmede Verdensdele yderligere have bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede udvidede Maskinisteksamen. Fra denne Bestemmelse kan Ministeren for Handel og Søfart under særlige Omstændigheder gøre Undtagelse.

2det Kapitel.

Om Fiskerifart m. m.

§ 15.

De i 1ste Kapitel indeholdte Bestemmelser angaaende Dæksbefalingsmændenes Antal og Uddannelse finder ikke Anvendelse paa dansk Skib paa Fiskeri, jfr. dog § 18.

§ 16.

Paa dansk Skib af over 20 Tons paa Fiskeri i Nord- og Østersøen skal der som Fører være ansat en Mand med Bevis som Fiskeskipper af 2den Klasse, jfr. dog § 17.

Til Erhvervelse af saadant Bevis kræves:

- a. at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 3 Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i Fiskerfartøj, hvoraf mindst 1 Aar i Seilfiskerfartøj af over 20 Tons;
- b. at han derefter har bestaaet Kystskipperprøven;

c. at han er i Besiddelse af dansk Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;

d. at han er fyldt 23 Aar;

e. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling;

f. at han har bestaaet en af Ministeriet for Handel og Søfart fastsat Synsprøve.

Hvis Skibet benytter Motor til Fremdrivning, udkræves udenfor de i § 4, 1ste Stykke angivne Tilfælde yderligere, at Føreren ved Bevis fra en af Ministeren for Handel og Søfart godkendt sagkyndig godtgør at besidde den fornødne faglige Duelighed i Pasning af Motorer.

§ 17.

Paa dansk Skib paa Fiskeri ved Færøerne eller Island og paa dansk Dampfiskerfartøj af over 100, men ikke over 250 Tons skal der som Fører være ansat en Mand med Bevis som Fiskeskipper af 1ste Klasse.

Til Erhvervelse af saadant Bevis kræves:

a. at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 4 Aar eller efter det fyldte 17de Aar i mindst 3 Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i Fiskerfartøj, deraf mindst 2 Aar i Seilfiskerfartøj af over 20 Tons, hvoraf mindst 6 Maaneder i Fart udenfor Nordsøen;

b. at han derefter har bestaaet den i Lov om Navigationsundervisningen omhandlede Sætteskipperprøve;

c. at han er i Besiddelse af dansk Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;

d. at han er fyldt 23 Aar;

e. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling;

f. at han har bestaaet en af Ministeriet for Handel og Søfart fastsat Synsprøve.

§ 18.

For dansk Skib paa Fiskeri udover den i §§ 16 og 17 omhandlede Fart og for dansk Dampfiskerfartøj af over 250 Tons gælder de i §§ 2 og 3 fastsatte almindelige Bestemmelser.

Dog kan der ved kongelig Anordning fastsættes Lempelser i de i nærværende Paragraf givne Regler.

§ 19.

Dansk Damp- eller Motorfartøj paa Fiskeri skal med Hensyn til Betjeningen af Maskinen (Motoren) være undergivet de i §§ 4 og 5 givne Regler; dog kan Ministeren for Handel og Søfart under særlige Omstændigheder gøre Undtagelser herfra.

5te Kapitel

Midlertidige Bestemmelser.

§ 32.

De forinden Ikrafttrædelsen af Sønringsloven af 25. Marts 1892 erhvervede Sønringsbeviser hjemler deres Indhavere samme Ret som hidtil.

Den, der inden fornaævnte Tidspunkt har erhvervet Bevis som Sætteskipper, skal der af Ministeren for Handel og Søfart kunne tilstaaes lige Ret med Indhaveren af et i Henhold til nærværende Lovs § 7 erhvervet Sætteskipperbevis, naar vedkommende ved et Bevis fra en af Ministeren for Handel og Søfart godkendt sagkyndig godtgør at besidde de fornødne faglige Kundskaber samt bestaar en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

De i Henhold til Sønringsloven af 25. Marts 1892 erhvervede Sønringsbeviser hjemler deres Indhavere lige Ret med de i nærværende Lov omhandlede Beviser med samme Betegnelse. Bevis som Fiskeskipper i Henhold til Sønringsloven af 25. Marts 1892 anses at svare til Bevis som Fiskeskipper af 1ste Klasse i Henhold til nærværende Lov.

Den, der har Bevis som Styrmand i Henhold til Sønringsloven af 25. Marts 1892, har Ret til indenfor et Tidsrum af 10 Aar fra nærværende Lovs Ikrafttræden at erhverve Bevis som Skibsfører, naar han opfylder de i nærværende Lovs § 8 under Litra a og c—f ommeldte Betingelser. Efter Udløbet af den nævnte Periode kan han kun erhverve saadant Bevis efter særlig Tilladelse af Ministeren for Handel og Søfart.

Lige Ret med den i det foregaaende Stykke af denne Paragraf ommeldte tilkommer den, der paa fyldestgørende Maade godtgør, at han forinden nærværende Lovs Ikrafttræden opfyldte Betingelserne for at erhverve Bevis som Styrmand i Henhold til Sønringsloven af 25. Marts 1892.

Den, der uden at være i Besiddelse af egentligt Sønringsbevis paa fyldestgørende Maade godtgør, at han forinden nærværende Lovs Ikrafttræden lovlige har gjort Tjeneste som Dæksbefalingsmand, Maskinmester eller ved Pasning af Maskiner (Motorer) under Forhold, hvor der nu udkræves saadant Bevis, kan af Ministeren for Handel og Søfart erhverve Tilladelse til fremdeles at udøve den af ham hidtil drevne Næringsvej i samme Omfang som tidligere.

Fragtmarkedet.

I de større Markeder er der ikke indtraadt særlig nævneværdige Forandringer siden sidst. Sortehavet etc. samt Østen holder sig godt, og der har delvis igen fundet mindre Stigninger Sted. Blandt andet fragtedes der livligt fra Kurrachi. Middelhavet er ogsaa en Kende bedre. Hvad Østersøen angaar, da er der nu flere Laster, hovedsagelig Træ, og samtidig synes Tonnage at være knappere, hvilket har hidført en fastere Tendens, som til Dels er bleven ledsaget af Fragtstigninger. Saaledes er f. Eks. Raten for Kortprops fra St. Petersborg eller Sydfinland steget c. 2/ i Ugens Løb. Kulfragterne ligger temmelig uforandret ved et ganske godt Begær. Ad Middelhavet til er de dog gennemgaaende en Smule svagere for Juni Lastning. Der betalles sidst bl. a. som følger:

Østen. Soyabønner Wladiwostock 20/6 U. K. eller Kontinentet (8.500). 10. Juni—10. Juli. Ris Saigon 19/én. 19/6 to franske Havne, 6 d. ekstra Bordeaux, 1.—15. Juni. Kurrachi omkring 14/ »net terms« til udsøgt Havn, 6 d. ekstra to Losschavne, Juni—Juli. Bombay 15/6 Dødvægtbasis én. 16/ to Havne U. K. eller Kontinentet. (Dunkerque ekskl.). Juni.

Sortehavet etc. Korn for større Baade fra Nikolajeff, Odessa eller Kherson 8/ til Rotterdam, 8/3 Weseren, 8/6 Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt. Novorossisk 9/6 Danmark, 11/ Oljekager, 5.—20. Juni. Sulina 7/6 L. H. A. R., 7/7½ Leith, Liverpool eller Glasgow, 8/ Hamburg, prompt, mindre Baade c. 8/6 N. C. eller »any«, 6 d. mere Hamburg, 5.—15. Juni, 1/ mere pr. ganske prompt. Azow 7/9 Basis Rotterdam, prompt, 9/6 pr. 20. August—20. September, mindre Baade 9/3 N. C. eller »any«, 9/9 Hamburg, 20. Juni—5. Juli.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø fra Alexandria c. 6/6 London eller Hull. Erts 6/ Almeria Harbour/Middlesbro (3.800), 7/9 Bougie og Aguilas/Calais (6.000), 4/3 Genua/Rotterdam (5.800 med 800—800 daglig), 6/9 Carthage/Dunkerque (4.200), 4/10½ Rotterdam (6.000 med 1.500—1.500 daglig). Fra Bilbao 5/6 Calais, 4/6 Middlesbro, 4/3 Rotterdam.

Nordamerika. Korn Montreal 2/1½ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 2/6 Danmark, August, 2/9 Lissabon, prompt. Kul Baltimore 10/ Genua eller Savona, Juni. Bomuld etc. Savannah 25/ à 26/ L. H. A. R. Tyne, Bremen eller Hamburg, 6 d. ekstra to Havne, Juni—Juli. Golfen 28/9 à 30/ U. K. eller Kontinentet, Juni. Korn Golfen 2/6 Avonmouth eller Rotterdam (25.000 Qrs.), August. Timecharter 5/3 à 5/6 Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Middelhavet.

Sydamerika. Korn Rosario 12/9 O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, 25. Juli—15. August.

Østersøen. Fra St. Petersborg 23/ à 24/ Kortprops til Østkyst Kulhavn, prompt, 25. Juni, medens 27/ er gjort for Rejser over Sæsonen, Option Sydfinland. Pulpwood Mk. 18 Petersborg/Rotterdam, Fres. 33 Terneuzen. Fra Riga Hfl. 11 D. B. Dellast Boards til Holland, Fres. 24—25 Antwerpen, 28 Rouen, Windau Fres. 29 Kortprops til Calais. Trångsund/London 23/6 D. B. B. (1.100), Fres. 32 Lovisa og Jacobstad/Ostende (600). Sukker Danzig eller Stettin 5/ London. Erts 4/9 Luleå/Rotterdam (7.000).

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 4/9 à 5/ Helsingfors eller Kronstadt, 3/9 Hamburg, 9/6 Barcelona (3.000), 7/ Algier (3.400), 7/3 Gibraltar (2.100), 8/ Genua eller Savona, 8/7½ Venedig (4.200), 8/ Port Said (5.800). Fra Hull 4/9 Kronstadt, Reval eller Riga, Firth of Forth 4/6 à 4/9 Kronstadt, 4/9 Rouen (1.600), 6/9 Huelva (2.000), Cardiff eller Newport 6/10½ Lissabon, 7/3 Huelva (2.000), Fres. 8.50 Algier (4.800), 9 Marseille, 7.6 à 7/9 Genua eller Savona, 7/6 Alexandria, 9/ à 9/3 Venedig, 11/9 Bom-

bay, 7/ Las Palmas eller Teneriffa, 14/3 à 14/6 Buenos Aires eller La Plata (5.100), 14/6 à 14/9 River Plate, 15/6 Zarate.

Skrevet den 26. Maj 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge ikke bragt nogen Bedring, og der er vedvarende Mæthed i denne Fart. Bottenhavene har kun faa disponible Laster og i enkelte Tilfælde byder Befragterne indtil 2/6 pr. Stdr. lavere til engelske Ladepladser. Rusland har intet antageligt at tilbyde, og særlig er der Mangel paa Oljekager: Tyskland har taget enkelt Havreskib og noterer endnu nogle faa Partier, men Fragtraterne er lidet lønnende. Danmark ligger mat udover Cement og gammelt Jern. Vestsverige og Østnorge ligger ligeledes uforandret med Is, Træ og Feldspath med kun ganske faa Befragtninger.

Af Returfragter Vest fra udbydes nogle flere Kul- og Oljekagelaster, og der kan regnes med lidt højere Fragtrater, idet Rederne kun ugerne slutter til danske Havne paa denne Tid af Aaret; Claylaster holder sig uforandret fast, men Tønnen i Cornwall er fremdeles ret lang.

Angaaende de mindre Skibe er der stadig ingen Tegn til Forandring til det bedre. Af nordtyske Havne kan nævnes Königsberg, som stadig slutter til 4 M., Stolpmünde, som slutter for Rug til 4 M., og for Havre fra Rostock 4 M., Greifswalde 5 M. pr. Juni; Wismar opnaar nu heller ikke over 3 M., og Lübeck slutter for Raajern til Kjøbenhavn 3¼ M. Ogsaa de russiske Østersøpladser er for Tiden meget flove; fra Riga gaar Skibene endog fragsøgende derfra. Norge har heller ikke noget særligt af Interesse; for Feldspath til Stettin noteres kun 4½ M., til Hamburg 5 M., samt for Bisulphat til Elben 6 M.: enkelte Islaster til Danmark er ogsaa i Markedet. Sverig er fuldstændig uforandret fra foregaaende Uge, og med Hensyn til Danmark sluttedes nogle Hvedelaster fra Provinserne til Kjøbenhavn 12 à 13 Øre samt Kartofler bl. a. til Göteborg 4 Kr. Fra Kjøbenhavn er det lige elendigt og stadig ingen Udsigt til Bedring; af Afslutninger kan nævnes Raajern til Stubbekjøbing 12 Øre, Helsingborg 10 Øre, Hvede til Odense 14 Øre, Landskrona 8 Øre, samt et Par Ladninger Sojakager til fynske Havne.

Havarier og Forlis.

Asta, Motorskonnert af Esbjerg, er paa Rejsen til Kjøbenhavn kæntræt og sunket paa Røde Kliffs Banke udfør Romo. Mandskabet, bestaaende af Kaptajn og fem Mand, blev reddet af Dpsk. »Phoenix« og landsat i Altom.

Victoria, Skonnert af Kråkelund, er paa Rejsen fra Osearsund til Aarhus med Træ, strandet paa Sjællands Rev. Skibet har Assistance.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaed d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 13 amerikanske, 11 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 1 tysk, 2 italienske, 8 norske, 1 portugisisk, 3 russiske, 1 spansk, 4 svenske; ialt 46. Dampskibe: 2 amerikanske, 13 britiske, 2 danske, 1 fransk, 3 tyske, 2 græske, 3 italienske, 7 japanske, 2 norske, 1 russisk, 2 spanske, 3 svenske, ialt 41.

Aarsagerne har været: For Sejlskibene: Stranding 21, Ild 1, kæntræt 7, forladt 4, kondemneret 1, savnet 5, ophugget 7; for Dampskibene: Stranding, 15, Kollision 1, Ild 3, kæntræt 6, forladt 1, savnet 9, ophugget 6.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaed d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 10 amerikanske, 16 britiske, 2 danske, 4 franske, 1 tysk, 3 italienske, 5 norske, 2 svenske, ialt 43. Dampskibe: 2 amerikanske, 2 belgiske, 5 britiske, 1 fransk, 4 tyske, 2 italienske, 7 japanske, 6 norske, 1 svensk, ialt 30.

Aarsagerne var: For Sejlskibene: Stranding 17, Kollision 4, Ild 1, kæntræt 3, forladt 6, savnet 9, ophugget 3, ialt 43; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 5, Ild 1, kæntræt 6, savnet 3, ophugget 2.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Norresundby 23./5. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 22./5. — Brattingsborg afg. Rio de Janeiro 16./5. — Børglum afg. Straton 22./5. — Dansborg ank. Petersborg 23./5. — Elsborg ank. Hungerborg 22./5. — Esrom ank. Filadelfia 21./4. — Flynderborg afg. Burutisland 22./5. — Frederiksborg afg. Barry 20./5. — Guldborg ank. Valencia 22./5. — Gurte ank. Dunkerque 24./5. — Hammersbus afg. Rio de Janeiro 5./5. — Harrildsborg ank. Pernau 21./5. — Hundborg ank. Rotterdam 24./5. — Jelling ank. Riga 22./5. — Jomshorg ank. Kjøbenhavn 19./5. — Jungshoved pass. Ushant 24./5. — Jægersborg ank. Huelva 14./5. — Kallundborg ank. Windau 21./5. — Kalo ank. Newport 18./5. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 24./5. — Kronborg pass. Algier 22./5. — Lejre pass. Montevideo 4./5. — Marselisborg ank. Savona 20./5. — Næsborg ank. Ternezen 19./5. — Randelsborg ank. Petersborg 24./5. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 21./5. — Skanderborg afg. Kjøbenhavn 24./5. — Skodsborg ank. Malmö 24./5. — Spigerborg ank. Middlesbro 22./5. — Stegelborg ank. Memel 20./5. — Stjerneborg afg. Cardiff 20./5. — Søborg pass. Kjøbenhavn 25./5. — Taaruborg pass. Dungeness 22./5. — Ulfshorg ank. Huelva 20./5. — Uranienborg pass. Portland 22./5. — Vordingborg ank. Riga 21./5. — Ørkild ank. Stettin 20./5.

Vesterhavet. Laura, Thøgersen, afg. Newcastle 26./5. til St. Raphael. — Nexos, Basse, afg. Blyth 26./5. til Abo. — Rigmor, Uldall, ank. Kjøbenhavn 26./5. — Olga, Christensen, afg. Hamburg 25./5. til Nantes. — Nora, Lauritsen, ank. til Frederikshavn 26./5. — Nerma, Degu, ank. Petersborg 25./5. — Thyra, Jessen, ank. Newcastle 25./5. — Fylla, Brinch, pass. Portland 24./5. for Tanager. — Dagmar, Sørensen, ank. Hudiksvall 24./5. — Cito, Jepsen, ank. Fredericia 24./5. — Polly, Mathiasen, ank. Stettin 20./5. — Nordsøen, Lund, ank. Plymouth 20./5. — Bodil, Jensen, afg. Trångsund 23./5. til Bremen. — Karla, Nielsen, afg. Petersborg 23./5. til Brahestad. — Gerda, Iversen, afg. Pasages 23./5. — til Rotterdam. — Inger, Skou, ank. Hargshamn 23./5. — Ellen, Hansen, ank. Poole 22./5. — Johanne, Mikkelsen, afg. Marseille 22./5. til Portland. — Stella, Schiff, ank. Antwerpen 22./5. — Ulla, Hansen, ank. Trångsund 22./5. — Nancy, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 21./5. — Marie, Nielsen, pass. Gibraltar 20./5. for Haugesund.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Hull 21./5. til Kronstadt. — Johan Siim, Nielsen, afg. Burutisland 21./5. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kaporja Bay 17./5. — Russ, Petersen, afg. Halifax 13./5. til Preston. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Wasklot 23./5. til Port Talbot. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 23./5. til Hartlepool. — Michail Ontchoukoff, Harloe, ank. Garston 23./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Miramichi 22./5. til Belfast. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 19./5. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 13./5. — Newa, Dahl, ank. Campbellton 15./5.

Det estasiatiske Kompagni. Fionia ank. Penang 26./5. for hjemg. — Kina ank. Wladivostok 24./5. for hjemg. — Selandia afg. Port-Said 23./5. for hjemg. — Bintang afg. St. Thomas 8./5. hjemg. — Arabien afg. Sabang 16./5. hjemg. — Cathay afg. Muroran 23./5. hjemg. — Jutlandia afg. Antwerpen 23./5. udg. — Samui afg. St. Thomas 12./5. udg. — Transvaal afg. St. Vincent 4./5. udg. — St. Croix afg. Portland 16./5. udg. — Indien ank. Antwerpen 23./5. udg. — Tranquebar pass. Perim 18./5. udg. — Siam pass. Hanstholm 26./5. hjemg. — Annam pass. Perim 25./5. udg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Rouen 25./5. — Sara, Jensen, ank. La Palice 20./5. — Helene, Sørensen, afg. Stettin 19./5. — Sjælland, Svarer, afg. London 26./5. — Estrid, Hansen, ank. Bordeaux 21./5. — Agnete, Dam, ank. Aarhus 23./5. — Gunhild, Hansen, ank. Bordeaux 21./5. — Hermia, Farup, afg. Boness 22./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Toulon 26./5. — Martha, Christensen, afg. Helsingborg 23./5. — Elna, Rathje, ank. Berwich 16./5. — Therese, Pedersen, ank. Gelle 23./5. — Harriet, Larsen, ank. Monaco 19./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Blyth 22./5. — Simone, Møller, afg. Petersborg 20./5. — Jeanno, Olsen, afg. Hudiksvall 23./5. — Vera, Riso, afg. Houdendock 19./5. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 19./5. — Annino, Leth, afg. Oran 20./5. — Kamma, Løffler, ank. Kemi 26./5. — Betty, Lagesen, ank. Susse 23./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Stettin 21./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston 24./5. — Urania, Clausen, afg. Reval 20./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 27./5. — Europa, Friis, ank. Calais 25./5. — Frankrig, N. Nielsen, ank. New Orleans 11./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Middelsbro 25./5. til Caen. — Alf, N. Clausen, afg. Methil 23./5. til Kronstadt.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dr. Olga, Petersen, afg. Havana 26./5.

Nordseen. Nordland, Andersen, ank. Archangel 26./5. — Holland, Poulsen, pass. Kjøbenhavn 26./5. — England, Bennetsen, afg. Norresundby 27./5.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Boness 23./5. — Thorvaldsen, Olsen, pass. Kjøbenhavn 23./5. — Nordpol, Nielsen, ank. London 26./5. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Oscarshavn 26./5.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Archangel 25./5. — Fyen, Nielsen, ank. Rouen 20./5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kronstadt 23./5. — London, Larsen, ank. Lübeck 25./5. — Paris, Andersen, ank. Tyne 26./5. — Bryssel, Kaas, afg. Jakobstad 23./3. til Tyne.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 6./5. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Kjøbenhavn 25./5. for Reval. — Roma, v. Thun, afg. Valencia 23./5. til Cadix.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk, ank. Petersborg 13./5. — Anna Mærsk ank. Wyburg 17./5. — Aruold Mærsk ank. Windaukysten 15./5. — Chassie Mærsk ank. Yxpila 18./5. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 20./5. — Hulda Mærsk ank. Windau 21./5. — Laura Mærsk ank. Huelva 18./5. — Lexa Mærsk ank. Blyth 20./5. — Peter Mærsk afg. Petersborg 20./5. — Sally Mærsk ank. Genua 13./5.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Pillau 19./5. — Gulfaxe, Falser, ank. Wiborg 18./5. — Skinfaxe, Henningsen, afg. Immingham 25./5. til Flensborg. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Leith 26./5.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Archangel 25./5. til Kovda. — Nelly, Clausen, ank. Gaud 22./5. — Lilly, Bang, ank. Oscarshavn 27./5. — Alexy, Sørensen, ank. Lovisa 23./5. — Dagny, Clausen, pass. Ushant 26./5. for Rotterdam. — Mary, Duhn, ank. Raumo 24./5.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja afg. Kalskarr 20./5.

Thuro. Petrine Hansen, Hansen, ank. Blyth 22./5. — H. A. Hansen, Hansen, ank. Dunkerque 22./5.

Æro. Energi, Jensen, ank. Immingham 18./5.

Sejlskibe.

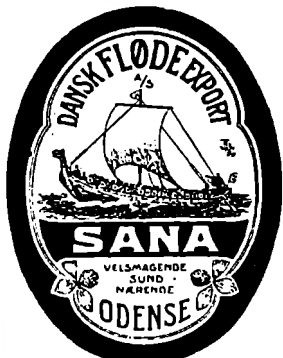
Svendborg. Noah, Jørgensen, ank. Fowey 18./5. — Helge, Nielsen, ank. Wisby 20./5. — Roma, Jensen, ank. Stettin 21./5. — Concordia, Møller, ank. Holtenau 22./5. — Zenitha, Jensen, ank. Aalborg 22./5. — Dagmar, Petersen, ank. Mariager Fjord 19./5. — Ruth, Larsen, ank. Dover 23./5. — Najaden, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 23./5. — Standard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 23./5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Petersborg 23./5. — London, Andersen, ank. Borgå 21./5. — Capella, Hansen, ank. Helsingfors 23./5. — Clytia, Jensen, ank. Lisbon 23./5. — Willemoes, Eriksen, ank. Yxpila 25./5. — Falken, Rasmussen, ank. Granton 25./5. — Ragnhild, Wilde, ank. Stettin 25./5. — Hans Emil, Skov, ank. Kiel 23./5. — Martin Nisson, Jensen, ank. Gelle 23./5. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Petersborg 24./5. — Brødrene, Jørgensen, ank. Havnefjord 23./5. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Antwerpen 24./5. — Britannia, Rasmussen, ank. Grangemouth 24./5. — Fanny, Hansen, ank. Kotka 26./5. — Valborg, Rasmussen, ank. Hobro 26./5.

Æro. Ludvig Bramsen, Groth, ank. Kjøbenhavn 15./5. p. R. t. Petersborg. — Iris, Stegmann, ank. Egerisund 18./5. — Albertha, Kromann, ank. Setubal 17./5. — Villi, Knudsen, ank. Reykjavik 17./5. — Vega, Petersen, ank. Frederikssund 18./5. — Mary, Andersen, ank. Kristiansand 18./5. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Norrköping 17./5. — Mariane, Petersen, ank. Frederikshavn 17./5. — Niels, pass. Horse land Fort 15./5. vestg. — A. H. Friis, pass. Prawl Point 16./5. østg. — Skirner, Rasmussen, ank. Odense 19./5. — Gertrud, Christensen, ank. Tranebjerg 19./5. — Apollo, Albertsen, ank. Holmestrand 19./5. — Adole, Weber, ank. Fakse Ladeplads 19./5. — R. Fabricius, Hansen, ank. St. Johns N. F. 18./5. — Kirstine, Jensen, Raahange, ank. Dysart 18./5. — Enighed, Friis, ank. Kjøbenhavn 18./5. — Norden, Rasmussen, ank. Cardiff 18./5. — Tvoroyri, Watson, afg. Kjøbenhavn 18./5. til Ronneby. — Mathing, Friis, ank. Nordfjord 20./5. — Ceres, Bager, ank. Baltischport 20./5. — Marstal, Hansen, ank. Danzig 19./5. — Dren, Hay, ank. Karlskrona 20./5. — Æro, Christensen, ank. Sandsvall 20./5. — Co-

dan, afg. Port Talbot 20./5. til Casablanca. — Proven, pass. Prawl Point 16./5. vestg. — Maren, Albertsen, ank. Sundsvall 20./5. — Ellen ank. Geestmünde 20./5. — Bonavista, Christensen, ank. Halmstad 22./5. — Abba, Petersen, ank. Drobak 22./5. — Elsa, Boye, ank. Falkenberg 23./5. — Nanna, Østermann, ank. Riga 23./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1914. — Lovforslagene om Navigationsundersøgningen og Søneringen. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



Indreg. Varemærke

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Begrundet paa anden Livs-
stilling er den mig tilhø-
rende Dæksbaad med
Motor billig til Salg; den er
34' 7" lang, 14' bred og laster
c. 50,000 Pund d. w. Godt
udhalet med to Stel Sejl.
Man henvender sig til
Lods **J. E. Nielsen**,
Hundested.

Tilkøbs ønskes

med Levering straks eller se-
nere 2 max. 10/12 Aar gamle
kombinerede Passager- og La-
stebaade for Dagfart. Længde
c. 120/124 Fod og c. 95/105 Fod.
Tilbud med Plan og Detailler
sendes omgaaende til

Holger Fischer,
(H.O. 352) Christiania, Norge.

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobbersmed,
Tlf. 1900 **Odense**. Tlf. 1900

Alt Skibsarbejde udføres.
Leverandør til D. F. D. S. med flere.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderne Priser.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.



Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159 **A. NYHOLM** 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen,
Alt Kød og Deltkatessevarer til
Skibsprovantering
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
Koncerter. — Operetter,
Vaudeviller, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

ZOOLOG. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frølgårds“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

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.

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
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 Provinshyer.

Post-Adresse: Kristianagade 13. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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. Telegram-Adresse: Copenso. Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindsløv, Vesteragade, **Aalborg**.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Frederikshavns Værft og Flydedok N/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvlpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6471.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditør,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar på alla lastagepluser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareförbundet.

Garanterar reell behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentln's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

Iver C. Weibach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amallegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter

Lord Kelvins System

egget Fabrikat.

Sprittkompasser

E. S. Ritchie & Sons

originale

samt af eget Fabrikat

Baadskompasser

(Sprit og tørre)

Kasse eller Hus med

Lampe.

Azmutinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkertør

dobbelt og lange

Sextanter og Octanter

med og uden

Kew Certifikat

Reparationer

udføres.



Walkers

originale

Lodde- og

Loggeapparater

Fuldarts

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.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

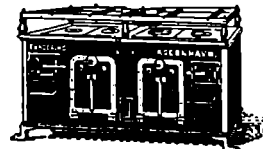
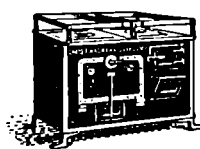
Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27 TEF. 1630.

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.

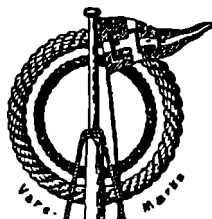
ENGINE and BOILER WORKS

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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

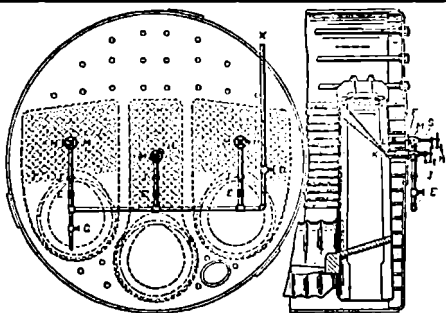
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Juni 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den høieste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at anlægge Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Lufstrømninger. Soden gaaer direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fås Minutter dugelig, er klar etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telefon-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3063 — 3073



¶ 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	Als DANSK FARVEFABRIK	Rustbeskyttende Farve	Telefon 5601
	Jærn-, Staal- og Træklsøbunde	(SYSTEM HOLZAPFEL)	til Bunkers og Lastrum	
	• • Leverandør til Flaaden • •	Indregistreret Varemærke		• • 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.

BLOM & Co., NORRKÖPING.
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skræaksler 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“.

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER **HAM**
etc.

Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEAILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY-

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter**

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 Udtørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, 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.

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. Helm, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene altsaa ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København.

Chr. Schjorbecks Efterf., Høstlager.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 4. Juni 1914.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. I Anledning af, at det i Aar er 10 Aar siden, ovennævnte højt anseede Firma udsendte sine første Diesel-Motorer, har det i disse Dage udgivet en ny særdeles smuk, illustreret Katalog over disse. Det fremgaar af denne, hvilket mægtigt Opsving Fabrikationen af Burmeister & Wains Diesel-Motorer har lagel i de senere Aar, idet der nu aarligt fremstilles c. 25.000 Hestes Kraft i Diesel-Motorer i Modsætning til tidligere Aar. f. Eks. 1909—1910, hvor Produktionen androg c. 8.000 Hestes Kraft. Det store Tal af Maskiner, som udvikler denne betydelige Hestekraft, finder Anvendelse dels i de bekendte Motorskibe, som nu efter »Siam«s Jordomsejling og de øvrige Skibes lange og heldige Rejser over Verdenshavene paa en beundringsværdig Maade har staaet deres Prøve, og dels paa Landjorden, i en Mængde Vandværker, Elektricitetsværker, Køleanlæg, Fabriker, Teglværker o. l. Ialt er der leveret over 500 Stk. Diesel-Motorer til Ind- og Udlandet, hvoraf de største repræsenterer 2.000 H. K. og de mindste nogle faa H. K. Fabriken fremstiller nu disse som Specialitet og anvender ved Fabrikationen i stor Udstrækning Specialmaskiner og Specialværktøj, tildels af egen Konstruktion, der i høj Grad bidrager til Arbejdets nøjagtige Udførelse, og for at sikre sig det for Formaalet bedst tjenlige Raamateriale fremstiller Fabriken selv det meste af dette. Den har saaledes i 1913 fremstillet 3.400 Tons Jernstøbegods, 97 Tons Metalstøbegods samt 9.000 Tons Staal. Materialet hertil er dels Rujern og dels Jernaffald, til hvis Smeltning, Udpresning og Smedning der er medgaaet 12.000 Tons Kul. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, der er Danmarks største industrielle Foretagende, beskæftiger nu over 3.000 Arbejdere. Katalogen, der vil være en god Vejledning for dem, der staaer for Anskaffelse af ny Drivkraft, indeholder en Række fortrinlige anbefalinger fra forskellige Virksomheder, der i mange Aar har benyttet Firmaets Diesel-Motorer.

Stor Søulykke. Canada Pacific Jernbaneselskabs Dampner »Empress of Ireland« er den 29. f. M. Kl. 2 om Morgenen sunket efter, under en tæt Taage, at have været i Kollision med en norsk Kuldampner »Storstad«, af Kristiania. »Empress of Ireland« blev ved Kollisionen ramt omtrent midt paa Styrbords Side og sank i Løbet af ganske kort Tid. Omkring ved 1.000 Personer har mistet Livet ved denne frygtelige Søulykke, der minder om »Titanic« Katastrofen. Kollisionen fandt Sted c. 30 Sømil Øst for Father Point paa St. Lawrencefloden. »Empress of Ireland«, der maalte 14.000 Tons med 18.500 HK. er sunket paa 19 Favne Vand. Den var den 28. s. M. afsejlet fra Quobec til Liverpool med c. 1.300 à 1.400 Personer om Bord. Den norske Dampner, som tilligemed et Par andre Dampere, som var tilkaldt ved traadløs Telegraf, reddede c. 400 Personer fra Baade og Vragstykker. »Storstad« skal kun have taget ringe Skade. »Empress of Ireland« var delt i 10 vandtætte Rum og havde dobbelt Bund fra for til agter.

Dansk Sømand død i Udlandet. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Konsul i Newcastle on Tyne afgik en dansk Sømand, Carl H. Nielsen, der var født paa Bornholm d. 17. Juli 1881, og som sidst var forhyret med Dampskibet »Orange Prince« af Newcastle, d. 20. Januar f. A. ved Døden i Port of Spain, Trinidad.

Personer, der maatte kunne give Oplysninger om Af dødes Paarørende, bedes henvende sig skriftlig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Bjergbet Skibsbesætning. Første Styrmand P. L. Petersen paa Det østasiatiske Kompagn

nis Dampner »Bintang« har sendt Meddelelse om, at »Bintang« 24. Maj paa c. 48° 5' N. Br. og c. 6° 50' V. Lgd. har bjerget Besætningen paa den græske Dampner »Perikles« og landsat den i Havre. »Perikles«, der for nylig er solgt fra Sverig til Grækenland, er sunket.

(»Ritz. Bur.«)

Inkassations- og Procesomkostninger. I disse Dage er paa Alb. Bayers Forlag i Aarhus og Kjøbenhavn, udkommet Inkassations- og Procesomkostninger, navnlig ved smaa Gældsfordringer, af Byfoged H. Brendstrup i Randers. Bogen, der tæller 128 Sider er skrevet i et ogsaa for »Ikkejurister« letforstaaeligt Sprog og har Interesse for alle Forretningsfolk, idet dens Oplysninger kan blive af Værdi for alle. Bogens Indhold er et Foredrag, som Forfatteren har holdt i Aarhus Handelsforening i 1912 og som vakte megen Interesse hos de forsamlede Købmænd.

Skibsfarten paa Archangel. I Følge Telegram til Udenrigsministeriet fra det danske Konsulat i Archangel er Skibsfarten paa Archangel officielt aabnet den 30. Maj.

Vi henviser til omstaaende Beretning om Dampskibsselskabet »Viking«s Generalforsamling, under hvilken en mærkelig Retssag i Belgien omtales.

M/S „Morten Jensen“.

Vi har modtaget følgende:

Under denne Titel giver Hr. Ingeniør Jes Jessen i Dansk Søfartstidende Nr. 20 en interessant Fremstilling af ovennævnte Skib og kommer i Slutningen af Artiklen ind paa Beregningen af et Motorskibs Evne til at opsejle Fragt i Forhold til et Sejlskib af samme Størrelse. Da de anførte Tal desværre ligger langt fra Virkeligheden, vil jeg bede om Plads for nogle Talstørrelser fra et Sejlskib med c. 40 Tons mindre Lastevne end det valgte Eksempel paa 370 Tons d. w.; under lige Forhold skulde der altsaa til nedenstaaende lægges 12 à 13 pCt. for at faa Fragteløbet for et Skib, der laster 370 Tons d. w. — Det er nu ikke saadan uden videre muligt at kalkulere, hvad et Skib kan sejle op, det ene Aar er forskelligt fra det andet, og det ene Skib fra det andet, men naar et velsejlende Skib paa 350 Tons d. w. i Gennemsnit kan sejle 25.000 Kroner ind om Aaret i Brutto Fragt, saa er det ikke et daarligt Resultat. Havde samme Skib Motor, vilde det neppe kunne forøge Fragtlindtægterne med over 25 pCt., da der maa regnes et Fradrag i Lastevne, grundet paa Vægten af Motor og Brændsel og for lettere Varer, Tab af Plads. Nedenstaaende Tal er fra et Skib, der lastede 330 Tons d. w.

Opsejlet i 1900 fra 21. Maj til 6. December 17.717 Kroner Brutto Fragt.

Opsejlet i 1901 fra 7. December 1900 til 9. December 21.076 Kroner Brutto Fragt. Skibet oplagt.

Opsejlet i 1902 fra 8. Marts til 14. December 16.663 Kroner Brutto Fragt.

Opsejlet i 1903 fra 15. December 1902 til 25. December 1903 29.949 Kroner Brutto Fragt.

I 1903 udførtes følgende Rejser, fra:

15. December 1902 til 24. Januar 304 $\frac{1}{4}$ Tons Superfosfat à 8/ pr. Ton. Aberdeen, Nantes. (Portsmouth for Ordre).

25. Januar til 6. Marts 313 Tons Tagskifer à 8/6 pr. Ton. Nantes, London.

7. Marts til 16. Marts 106 $\frac{3}{20}$ Tons Logwood (£ 65). London, Alloa.

17. Marts til 11. April 324 Tons Kul à £ 4-15 pr. Keel. Alloa, Memel.
12. April til 7. Maj 11¹⁰³⁷/₁₂₀₀ Mille Egestave, £ 11-10 pr. Mille. Memel, Stirling.
8. Maj til 19. Maj 332 Tons Kul à £ 6-10 pr. Keel. Alloa, Thisted.
20. Maj til 18. Juni 318¹⁵/₂₀ Tons Granitblokke à 7/. Thisted, Kalmarsund, Aberdeen.
19. Juni til 9. Juli 331¹⁴/₂₀ Tons Kul à £ 7-0. Alloa, Thisted.
10. Juli til 13. August 326¹/₂₀ Tons Granitblokke à 7/6. Thisted, Kalmarsund, Aberdeen.
14. August til 12. September 2.151 Td. Sild à 1/. Aberdeen, Libau.
13. September til 30. September 12⁶¹²/₁₂₀₀ Mille Egestave, £ 11-10. Libau, Stirling.
1. Oktober til 17. Oktober 313¹⁰/₂₀ Tons Kul à £ 7-10. Alloa, Struer.
18. Oktober til 17. November 315 Tons Granitsten à 8/. Struer, Frederiksstad, Shoreham.
18. November til 5. December 120¹⁵/₂₀ Tons Grus à 5/. Shoreham, Alloa.
6. December til 25. December 322¹⁵/₂₀ Tons Kul à £ 8-0. Alloa, Struer.

Læserne vil let af saadanne Tal kunne anstille en Sammenligning, da de ikke er yderliggaaende til nogen af Siderne og svarer til, hvad et velsejlende dansk Fartøj udretter, naar det er lidt heldig med Vind og Vejr.

Vælges et Dampskib paa den dobbelte Lastevne, 750 Tons, der let løber 9 Kvartmil med Last, saa har jeg af tre Aars Erfaring som Fører ikke kunnet drive det til mere end 27 Ladninger Kul om Aaret mellem Methil og Aalborg, ofte op ad Limfjorden; den ene Vej var altid i Ballast. Bruttofragten blev for Aaret sædvanlig en Del under 100,000 Kroner og Gennemsnitsfarten under 8.

Regner man, at en Motorskonnert af den Størrelse kan holde en Gennemsnitsfart af 8 Kvartmil, hvad jeg meget betvivler, vilde den dog ikke kunne gøre mere end 27 Rejser, da 2 Dages Ophold i England og 3 i Danmark hver Rejse er et Minimum, den næppe vilde kunne naa, endnu mindre komme under.

Det er velkendt, at i de fleste Tilfælde er det ikke Skibets Ydeevne, men Købmandens, der afgør, hvor hurtig Losning og Lastning kan foregaa.

Men selv om Motorskibet næppe endnu kan drives, saa det kan konkurrere med og give et økonomisk godt Resultat i almindelig Fart, er jo ikke dermed sagt, at der ikke findes lønnende Virksomhed for den Slags Skibe hist og her under særlige Forhold. Det vilde i høj Grad glæde Undertegnede, om der kunde findes en Form, hvorunder Sejlkraften kunde bevares og Vindens Kraft fremdeles blive udnyttet, men samtidig bør disse Forholds økonomiske Side ikke lades ude af Betragtning, da det, der ikke kan lønne sig, før eller senere dør bort, og Tab ofte efterlader Bitterhed.

Man maa være Hr. Jes Jessen taknemmelig, fordi han har begyndt at fremdrage Forholdene mellem Motorskib og Sejlskib, da disse ofte drøftes Mand og Mand imellem, og Meningerne er ret delte. Særlig for dem, der agter at anskaffe Motorfartøjer, vil det være af Betydning, om der kan skaffes større Klarhed over Sagens økonomiske Side, saa man fik Kendskab til disse Skibes Dyder og Lyder.

Jens Kusk Jensen.

Tysk Søretsdom.

Søretten i Flensborg behandlede den 24. April en Sammenstødssag mellem den i Kiel hjemmehørende Dampner »Antonie« og den danske Skonnert »Phoenix«.

Sammenstødet skete den 17. April Kl. 5¹/₂ Em. i Kieler Fjord. »Antonie«, Kapt. Strahtmann, befandt sig paa Rejse fra Bremen med Stykgods til Stettin. Efter Udgangen af Keiser Wilhelm Kanalen blev der styret Ø. 1/2 N. ud af Kieler Fjord. Kaptajnen var i Kahytten, og Skibet var under Førelse af Styrmanden. Kl. c. 5 opdagede Styrmanden pludselig en Skonnert for udgaaende krydsende sig op mod en SSØ. Vind. Styrmanden havde hidtil hovedsagelig haft sin Opmærksomhed henvendt paa nogle Sejlere forude og havde derfor ikke set den fra Siden kommende Sejler.

»Phoenix«, Kapt. Christensen, var paa Rejse til Memel og havde paa Grund af Modvind ladet sig slæbe ud af Havnen af 3 Motorbaade. Kort efter Kl. 5 bemærkede Kapt. Christensen tværs i Læ den sig nærmende Dampner. Da Situationen syntes ham noget betænkelig, luvede han 2 à 3 Streger op og gjorde Forsøg paa at gaa over Slag, men før denne Manøvre lykkedes, ramte Dampneren Skonnerten paa Styrbordsbov, hvorved denne sidste fik en Skade, der beløb sig til c. 2,000 Mark. Kapt. Christensen bad om at blive slæbt til Marstal, men Kaptajnen paa Dampneren ansaa det paa Grund af Vindens Retning for rigtigere at gaa til Kiel, hvor Dampneren desuden havde hjemme. Kl. 10 Aften gik Skonnerten til Ankers ved Holfenau.

Søretten afgav i Overensstemmelse med Rigskommissæren følgende Kendelse: Den 17. April 1914 Kl. 5¹/₂ Em. er Kielerdampneren »Antonie« i Kieler Fjord stødt sammen med den danske Skonnert »Phoenix«. Sammenstødet skyldtes Uopmærksomhed hos den vagthavende Styrmand paa Dampneren.

Efter Sammenstødet er der handlet rigtigt.

(»Hamb. Corr.«).

Vejroversigt 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 tiltaget i Antal og Styrke; Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Br., men nordvestlige Syd for 48° N. Br. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV. 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 oplræder 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 Bæltet 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 Taae-liner, 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 taaefrit; kun kan der under Portugals Kyst forekomme nogen Taae.

Drivens 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 frem-gaar det af de indtil den 19. Maj indløbne Ismeldinger, at Isen i Nærheden af New Foundlandsbankerne atter i den senere Tid er taget stærkt til. Talrige Bjerge og mægtige Ismarker var lejret paa Østranden af Bankerne mellem 47° og 50° V. Lgd., og var her til Hindring for Dampere i Kanada-Farten. Flere Dampere i denne Part blev tvunget til at foretage betydelige Omveje. I enkelte Tilfælde trængte Bjergene endog frem mod Syd til 42° N. Br. Mindre troværdig synes derimod en Melding af 11. Maj om, at et mindre Isbjerg er set paa 42,3° N. Br. og 62,7° V. Lgd. New Foundlands Kyster var til Slutningen af April Maaned tæt besat med svære Ismasser. I Cabot Strædet er der i den senere Tid kun truffet lidt Is.

Skibsfarten paa St. Lawrence er genaabnet den 27. April.

Middelhavet. I den sydlige Del af det østlige Middelhav er lette, monsunagtige NV. Vinde fremher-skende, der, hvad Retningen angaar, er meget stadige og bliver desto stadigere, jo længere man kommer mod Øst. Ogsaa i den vestlige Halvdel af Middelhavet, særlig ved Algiers Kyst, forekommer monsunagtige Vinde, som dog her blæser fra ØNØ, og altsaa paa en vis Maade danner Fortsættelsen af NØ. Passaten ind i denne Del af Middelhavet. Paa Strækningen fra Gibraltar til Genua og i hele det thyrrenske 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.

Som Følge af Pinsen har der i den forløbne Uge fundet færre Befragtninger Sted end ellers, og Raterne er lavere i enkelte Retninger, i første Række fra Sortehavet etc., ligesom Kulfragterne til Middelhavet ogsaa maatte give efter, men muligvis vil dog disse Tilbageslag rette sig opad igen nu efter Helligdagene. Østen er temmelig uforandret undtagen Kurrachee, som er lidt lavere. U. S. er stille og viser ingen Forandring, men fra La Plata lyder Efterretningerne gunstigere, og det ventes, at der meget snart vil komme Liv i Majsbefragtningerne. Østersøen viser gennemgaaende en bedre Tendens, særlig St. Petersborg og Finland, hvorfra der nu er flere Laster. Kulfragterne ind til Østersøen er faste paa omtrent forrige Uges Basis. Der sluttedes sidst bl. a. som følger:

Østen. Hvede Sydney N. S. W. 20,6 U. K. eller

Kontinentet (B.-H.), 6 d. mindre direkte Havn, 10.—30. Juni. Kurrachee 13/6 à 13/9 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet pr. Juni—Juli. Ris Bassein og Rangoon 16/9 til Fiume (8,500), Juni. Sukker fra Java 19/ Marseille eller U. K. Kontinentet, Option 21/ U. S. pr. Juli.

Sortehavet etc. Korn større Baade Kherson eller Nikolajeff 6/6 à 6/9 Rotterdam, 7/3 à 7/6 Weseren, 1.—15. Juni. Sulina 6/6 Basis Rotterdam; mindre Baade 7/9 N. C. eller »any«, 8/3 Hamburg. Azow større Baade 7/ à 7/3 Rotterdam, 7/6 à 7/9 Weseren eller Hamburg, prompt. 9/6 Rotterdam pr. 1.—25. September, mindre Baade 8/9 N. C. eller »any«, 9/3 Hamburg, prompt. Erts 8/ Poli/Rotterdam (7,000) med 800—800 daglig). 8/7½ Nikolajeff/Antwerpen (5,200 med 700—700).

Middelhavet etc. Bomuldsfro fra Alexandria c. 6/6 London eller Hull. Salt fra Østspanien eller Sicilien 7/ à 7/6 til Norges Vestkyst. Erts 5/ Bougie/Rotterdam, 6/3 Seriphos/Glasgow (6,700), 4/3 Algier/Cardiff, 5/ Ardrossan. Fra Bilbao 4/6 Glasgow, 4/4½ Stockton, 4/1½ à 4/3 Rotterdam, 4/ Cardiff.

Nordamerika. Planker Bay of Foundy 35/ én, 36/3 to Havne Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Korn 1/10½ Montreal/Hull, Juni. Kul Baltimore 8/6 Bordeaux, 9/4½ Genua eller Savona, 12/3 Norfolk/Rio Janeiro. Tømmer fra Golfen 70/ Rotterdam, 71/3 Antwerpen, Hamburg eller Ostende (1,250), 87/6 Kiel og Lybæk (750). Hvede fra San Francisco, Portland (Or.) etc. til U. K. eller Kontinentet c. 31/ September.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 13/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, 5.—31. Juli.

Østersøen. Kortprops fra St. Petersborg 24/ à 24/6 til Østkyst Kulhavn, Mk. 18/19 Pulpwood til Rotterdam, Mk. 21½ til Königsberg. Korn 1/ Hvedebasis Rotterdam, prompt. 1/1½ d. pr. Juli. Fra Riga kan faas Hfl. 11 D. B. B. til hollandsk Havn, Fres. 24—25 Antwerpen, 30—31 Rouen, 34 Bordeaux. Korn Libau eller Windau 9 d. Havrebasis Rotterdam. For D. B. B. Tornea/Amsterdam Hfl. 14½ (625), én—to Pladsen Wiborg/Firth of Forth 25/ pr. Favn Kortprops (500). Kemi/Hull 25/ D. B., alt pr. prompt.

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 4/9 à 5/3 St. Petersborg, 5/ Libau, 4/9 Memel (1,050), 4/6 Kjøbenhavn (1,200), 4/3 Helsingør (2,000), 4/6 Nykjøbing F. (1,400), 7/ Marseille, 7/ à 7/3 Genua, 7/6 Livorno, 8/3 Venedig, 8/ Konstantinopel, 7/ Las Palmas eller Teneriffa. Humberen 5/ Helsingfors, 4/10½ Kronstadt, 4/9 à 5/ Reval eller Riga. Firth of Forth 4/6 Danmark (1,200—1,400), 4/9 Kiel (2,000). Cardiff eller Newport 6/ Lissabon, Fres. 8,50 Marseille, 7/ Genua, 8/6 Venedig, 7/ Port Said, 10/9 à 11/ Colombo, 7/ Las Palmas, 12/9 Rio Janeiro, 14/ Buenos Aires eller La Plata, 14/6 River Plate.

Skrevet den 2. Juni 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet er der fremdeles ikke nogen Forandring i Forholdene, og der er kun faa passende disponible Laster til den lille disponible Flaade, medens Raterne er uforandrede. Fra Bottenhavene sluttes nogle faa Fragter, medens Rusland, Tyskland og Danmark ligger matte for lønnende Fragter; Vestsverrig og Østnorge har ligeledes kun tarvelige Tilbud.

Af Returfragter Vest fra er der atter nogle flere Tilbud fremme for Kul og Foderstoffer med en lille Forhøjelse i Raterne, men Befragtterne er ikke rigtig klar over Virkeligheden og er noget uvillige til at indrømme Tillæg til de lave Rater. Claylaster holder sig uforandret ogsaa med ret lang Tørn, medens Kullaster giver en bedre Ekspedition.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet lige mat, og vi kan med Hensyn til Noteringerne paa det nærmeste henvise til sidste Uges Beretning; Hamburg er ikke bedre end Nordtyskland og slutter omkring 3¾ à 4 M.

til Danmark. 5¼ M. for Oljekager Harburg/Limfjorden. Sverig viser vedblivende kun Interesse fra Carlshamn og nærliggende Pladser; af Trælaster sluttedes bl. a. Carlshamn/Aalborg 9 Øre, Oscarshamn/Løgstør 12 Jre. Danmark er ligeledes overordentlig stille saavel fra Provinserne som fra Kjøbenhavn, som kun sluttede meget lidt, bl. a. Hvede til Vejle 14 Øre, Majs til Svanke 15 Øre.

Generalforsamlinger.

Ærs Kreds

har afholdt sit aarlige Møde.

Formanden indledede og oplæste en Skrivelse angaaende Masned Sundbroen. Denne Skrivelse var af Foreningen tilstillet Ministeriet for Søfart og Handel.

Sekretæren, C. Minor Rasmussen, Svendborg, udtalte sig om Navigationsvæsnets Ordning, idet han kritiserede forskellige Skærpselsor, i det af Regeringen fremlagte Forslag.

Der var nu rettet Henvendelse til Udvalget, som havde faaet Forslaget til Behandling, men Taleren havde ikke megen Tro paa, at der vilde blive taget særligt Hensyn til Redernes Ønsker.

Hr. Minor Rasmussen omtalte dernaa forskellige Forhold vedrørende Lodstakster i Finland, hvor danske Skibe under Bugsering var fri for at tage Lods fra den ene finske Plads til den anden. Taleren kom derpaa ind paa en Omtale af ensartet Rorkommando, og følgende Resolution blev enstemmigt vedtaget:

»Generalforsamlingen for Ærs Kreds udtaler, at en eventuel Forandring i den nuværende danske Rorkommando bør gaa ud paa, at Kommandoordene »Styrbord« og »Bagbord« gives direkte Betydning, altsaa bliver et Udtryk for den Vej, som Skib, Rat og Ror drejes. Forsamlingen udtaler endvidere, at den bestemt maa fraraade Indforelse af »Højre« og »Venstre« som Kommandoord om Bord.»

Da ingen yderligere ønskede at udtale sig, hævdede Formanden L. J. Bager Mødet, idet han udtalte en Tak til Forsamlingen for Tilstedeværelsen.

Dampskibsselskabet Viking

har i Begyndelsen af April Maaned afholdt Generalforsamling, ved hvilken Lejlighed Direktør A. O. Andersen gav en længere Fremstilling af en Retssag, Rederiet har i Belgien:

Den 4. Juli 1907 blev Dpsk. »Ulf« befragtet for en Ladning Fosfat i Sække fra Antwerpen til Aalborg og Nørre Sundby. Efter at Lastningen havde været i Gang kun ganske kort Tid, brækkede Fodblokken oppe paa Masten. Bommen faldt derfor ned og ramte en Stovedorformand, der desværre fik Baghovedet beskadiget saant to Fingre paa venstre Haand læderet. Den Tilskadekomne, hvis Navn er Blankaert, bragtes i bevidstløs Tilstand til Hospitalet, men i Følge Kaptajnens Rapport var han allerede Dagen efter ved fuld Bevidsthed, og der var ikke nogen Fare for Livet.

Politiet ontog straks Rapport over Ulykkestilfældet, og Selskabets Agent overgav Sagen til en af de bedste Advokater i Antwerpen, da der fremkom Protest fra det Selskab hos hvem Arbejdsassurance i Følge belgisk Lov var ternet. Politiet udnævnte en Ekspert, der konstaterede, at det var Bolten i Blokken — den Bolt, hvori hele Vægten hænger — der var brækket, og Eksperten fandt, ved en Antydning af Rust inde i Bolten, en skjult Fabrikationsfejl, som det var aldeles unuligt at opdage udenpaa Bolten.

Ulykken skete i det Øjeblik, da Slængen med ti Sække Fosfat loftedes ud af Lægteren, og Formanden stod uforsigtig nok lige under Bommen til Trods for, at Styrmanden 10 Minutter før Ulykken skete, havde paa det indstændigste varskoet ham om at vise Forsigtighed.

Der blev saa gjort Ansvar gældende mod Skibet for Følgerne af Ulykkestilfældet.

Ved Tribunalets Dom af 29. Oktober 1908 blev Kaptajnen og Skib kendt skyldig i Ulykken, idet der i Dommen udtales, at Kaptajnen burde have kendt den skjulte Fejl i Bolten.

Dommen tilkendte derefter den Tilskadekomne en Erstatning paa 10,000 Fres. for Forringelse af Aandsevner og 50,000 Fres. for legemlig Skade samt derudover for Næringstah et Beløb, der vilde være at fastsætte af en Ekspert-Kommission, efter fornøden Lægeundersøgelse af den Tilskadekomne. Vedkommende, der imidlertid forlængst var udskrevet fra Hospitalet, gjorde gældende, at han led af Hovedsmerte, der nu og da forarsagede Besvimelsesanfald, samt at han desuden følte Svimmelhed og Ængstelse, naar han betraadte et Skibsdæk, hvilket alt skulde have forarsaget, at han havde maattet opgive sin Virksomhed som Stovedorformand. Det Firma, hvori han havde været beskæftiget, var under Sagen bleven opløst, og den Tilskadekomne heligede sig alene Driften af en Beværtning, af hvilken han ogsaa tidligere havde været Indehaver, og som er i fuld Virksomhed den Dag i Dag, givende ham en god aarlig Fortjeneste.

Imidlertid appellerede Vikings Advokat Tribunalets Kendelse

til Appellretten, men denne bekræftede ved Dom af 26. Juni 1910 Tribunalets Kendelse.

Den Tilskadekomne nægtede senere paa det bestemteste at underkaste sig nogen som helst Undersøgelse af Rederiets Tillidsmænd, men ved Resultatet af Ekspert-Kommissionens Arbejde efter Lægeundersøgelsen fastsloges derefter ikke desto mindre i Tribunalets Dom af 24. December 1913, som til alles store Forbavselse stadfæstede Tribunalets Kendelse, at der for Skaden i Almindelighed tilkendtes ham en Erstatning paa 60,000 Fres. og desuden for Næringstah 88,854.62 Fres. samt 3,550 Fres. for Lægeomkostninger og Sagens Omkostninger.

Denne Dom blev selvfølgelig straks appelleret.

Man har ved Beregningen af Erstatningen ganske set bort fra Spørgsmaalot om, hvorvidt han er Invalid i sin høj Grad, som han gør gældende, afvist vor Ret til at anstille Undersøgelser derover og tilkendt ham et Beløb, der maa rognes som en Kapital — uden at tage Hensyn til det Beløb, han har faaet ved sin egen personlige Forsikring ved »Zürich«, ej heller til det Beløb, han muligen kan have modtaget i Henhold til den lovbefalede Ulykkesforsikring eller til hans aarlige Indtægt ved hans nuværende Forretning.

Den nævnte belgiske Lov om Arbejderforsikring hjemler den Tilskadekomne Ret til en nærmere fastsat ringere Erstatning, men samtidig en Ret til at sagsøge den, der har forvoldt Skaden, til Betaling af yderligere Erstatning i Anledning af Ulykkestilfældet.

Det er ganske ubegribeligt at saadanne Krav har kunnet faa Medhold i Tribunalet, og man maa jo kun haabe, at naar Sagen nu finder sin Afgørelse ved Appellretten, at denne da vil forstaa, at den internationale Skibsfart paa Belgien hverken kan eller tør løbe en saadan Risiko, og at det ej heller er i den belgiske Handelsstands Interesse, at der stilles saadanne uberettigede Krav, men at Selskabet — naar den endelige Dom foreligger — vil se et fornuftigt Beløb, der svarer til den Tilskadekomnes virkelige Stilling i Livet, tilkendt ham som Erstatning, hvis et Skib da virkelig paa et saa svagt Grundlag, som den skjulte Materialfejl, kan erklæres erstatningspligtigt.

Skulde Selskabets Forventninger ikke gaa i Opfyldelse, kan Bestyrelsen efter nøje Overvejelse og efter Konference med danske Jurister og danske Sagskyndige ikke anse sig for forpligtet eller blot endog berettiget til frivillig at underkaste sig en saadan Dom i et fremmed Land.

Selskabet har vist sin gode Vilje til at komme ud af Sagen, — idet det — selv om det fandt Beløbet aldeles urimeligt dog for at uddgaa videre Retsomkostninger og Udlæg, der kan blive meget betydelige, har tilbudt Blankaert uden at erkende hans Fordring og uden at præjudicere Forholdet i nogen som helst Grad — en Godtgørelse i Mindelighed af 40,000—50,000 Fres., et Tilbud, der imidlertid kun blev mødt med et Smil fra Modpartens Sagfører.

Dampskibsselskabet Urania

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagsfører Poul Thomsen.

Kommitteret. Kaptajn V. T. Hein, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Som det vil bemærkes af Reenskabets, har Driftsoverskudet for vort Selskab stillet sig en hel Del gunstigere for 1913 end Aaret forud, idet Skibene har indsejlet en Fortjeneste af Kr. 385,431. Efter Fradrag af Renter, Handelsomkostninger, Honorar til de Kommitterede, Forretningsførerne, Kaolak etc., fremkommer der et Netto-Overskud af Kr. 288,349, hvilket Beløb er overført til Gevinst- og Tabs-Konto. Denne udviste pr. ultimo 1913 et Deficit af Kr. 89,854, og efter Fradrag fra Netto-Fortjenesten heraf og Kr. 113,711 for Klassifikationer og Havarier samt Kr. 8,378 for Tab ved en gammel Retssag, fremkommer der en Saldo af Kr. 76,404, som er afskrevet paa Skibenes bogførte Værdi. Skibene er nu alle i god Stand, og der forestaar ingen Klassifikationer i indeværende Aar. Vor Status er, som det vil ses, bleven væsentlig forbedret.

Damneren »Eklintika« kom ved Nytaarstid 1914 til Helsingør, hvor den gennemgik sin Klasse og blev grundigt repareret. Den afvik fra Værftet den 8. Februar, og dens sorgelige Forlis i Biskavs-Buften den 23. samme Maaned vil være i frisk Minde. Ved denne Lejlighed omkom desværre Skihets mandeaaarige og dvægtige Forer sammen med de fleste af Officererne og enkelte andre af Besætningen. Paa Bestyrelsens og Direktionens Vegne henstiller jeg, at vi mindes de Omkomne ved at rejse os. Bestyrelsen har besluttet at vide et Beløb af indtil 6,000 Kr. til Fordeling blandt de Omkomnes Efterladte, og flere Erstatninger er allerede udbetalt.

Med Hensyn til indeværende Aar, da er der kun sluttet nogle enkelte Rejser forud til ret lønende Rater, liksom »Kronprinsesse Louise« jo lejer paa sit Time-Charter.

For Øjeblikket kan det ikke nægtes, at Frøgtmarkedet ligger sløjt, men forhaabentlig bedrer Forholdene sig, naar Østersøen og Hvidehavet aabner.

For Reenskabets gaves Decharge, hvorefter de Kommitterede, Kaptajn V. T. Hein og Marinekaptajn R. Roth, blev genvalgtes.

Dampskibsselskabet Ajax

har afholdt Generalforsamling i Helsingør under Ledelse af Redaktør Welsch.

Selskabets Forretningsfører, Direktør Christensen, aflagde Beretning:

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa*, *Amerika* E.-Kyst, *Afrika* W.-Kyst, *Middelhavet*, *Søle Hav* og *Arabiske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgaa uregelmæssigt. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Brodde- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saalænt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er anført fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maaned-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Maj 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1007. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nexø. Havnebassin midlertidig spærret. Paa Grund af Udvidelse er det N.-lige Bassin i Nexø Hav spærret for Trafikken. Arbejdet vil antagelig være tilendebragt i Begyndelsen af November 1914. Havnen: 55° 03³/₄' N. 15° 08³/₄' E.
(Havne-Lods Side 122.)

1008. Sverrig. Trelleborgsredd Fyrskib ombyttes midlertidig.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/556. Stockholm 1914.)

Ombrent den 6te Juni 1914 ombyttes *Trelleborgsredd* Fyrskib midlertidig med Reservefyrskib Nr. 28. Undervandsklokken giver Tre-Slag hver 20^s, i Stedet for hver 10^s. I øvrigt uforandret. 55° 20' 37" N. 13° 08' 56" E.

1009. Sverrig. Blekingekusten. Ronneby. Dunsö nabb. Lystønde ombyttes midlertidig.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/555. Stockholm 1914.)

I Løbet af Juni 1914 ombyttes *Dunsö nabb* Lystønde midlertidig med en Lystønde, der viser grønt, fast Lys. c. 56° 09' 07" N. 15° 14' 40" E.

1010. Sverrig. Gotland S.-Kyst. Hoborg. Oplysning om Fyr.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/554. Stockholm 1914.)

Under Forandringen af *Hoborg*-Fyr, der paa begyndes c. 1ste August d. A., ombyttes Fyret med et midlertidigt Fyr, der har samme Karakter, men mindre Lysevne end det nuværende. 56° 55' 20" N. 18° 09' 04" E.
(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/62. København 1914.)

1052. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden.

Coan Floden. Lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1483. Washington 1914.)

Coan River Lystønde 5 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde. c. 38° 02' N. 76° 26' W.

1053. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden.

Belysning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1484. Washington 1914.)

1. *McWilliams Point Shoal* røde, faste Fyr, c. 1830 m SE. for det gamle Fyr af samme Navn, er tændt. 35° 30' 36" N. 77° 01' 16" W.

2. *Rodman Point Shoal* hvide, faste Fyr, c. 275 m SE. for det gamle Fyr af samme Navn, er tændt. 35° 31' 28" N. 77° 02' 19" W.

De gamle Fyr er slukkede, og Fyrbygningerne vil blive borttaget.

1054. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout. Wreck Point Fyr odelagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1578. Washington 1914.)

Wreck Point Fyr er ødelagt, det vil snarest blive genopført. 34° 36' 56" N. 76° 32' 24" W.

1055. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Winyah Bugt. North Island Fyr flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1485. Washington 1914.)

North Island Fyr er flyttet c. 150 m i Retning 323° (misv. NW. 7/8 N.). Fyret er overret med *Georgetown* i Pejling c. 352°. 33° 13' 07" N. 79° 10' 55" W.

1056. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Tønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1486. Washington 1914.)

1. *Northeast Channel* Stumpetønde 1 er udlagt i 7³/₈ m Vand, 184° (misv. S. 1/2 W.) fra *Ferris Wheel* og 72° (misv. E. t. N. 1/2 N.) fra *Charleston* Fyr.

2. *Northeast Channel* Spidstønde 2 er udlagt i 6,4 m Vand henholdsvis 189 1/2° (misv. S. t. W.) og 69° (misv. E. t. N. 3/4 N.) fra samme Punkter.

Charleston Fyr: 32° 41' 43" N. 79° 52' 54" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1057. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Jupiter Inlet. Kendeligt Punkt. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1487. Washington 1914.)

N. for *Jupiter Inlet* paa c. 27° 04' 15" N. 80° 07' 15" W. staaer en taarnlignende Bygning. Man advares mod at forveksle denne med *Jupiter Inlet* Fyrtaarn.

1058. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ancote Key W. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1489. Washington 1914.)

En Mast, c. 1 m over Vandet, tilsyneladende fast i et paa 33 m Vand sunket Vrag, er observeret c. 46 Sm 273 1/4° (misv. W.) fra *Ancote Key* Fyr. c. 28° 13' N. 83° 43' W.

1011. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Vindö N. Grund afmærket.
 („Underrøttelser for sjöfarande.“ Nr. 21/553. Stockholm 1914.)
 En Grund med 6 m Vand er fundet N. for *Vindö* i Farvandet *Oxidjupet—Kamholmsfjärden*. En Stage er udlagt N. for Grunden. 59° 22' 34" N. 18° 39' 00" E.

1012. Sverrig. Bottniske Bugt. Lystønder udlægges.

(„Underrøttelser for sjöfarande.“ Nr. 21/551. Stockholm 1914.)

1. I September 1914 vil der blive udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 20 s., Blink 1,5 s. Mørke 18,5 s., paa c. 63° 31' 00" N. 20° 44' 45" E., NW. for *Gerðasgrund* S. for *Hölmögadd*.

2. I August 1914 vil følgende Lystønder blive udlagt:

a) En rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0,3 s., Mørke 3,8 s., paa c. 60° 59' 12" N. 18° 03' 20" E., NNW. for 0,6 m Grunden paa *Västra Finngrundsbanken*.
 b) En sort Lystønde med hvidt Bælte paa Lanternholderen, der viser hvidt Et-Blink hver 15 s., Blink 1,2 s., Mørke 13,8 s., paa 60° 54' 45" N. 18° 27' 15" E., SE. for 3,8 m Grunden paa *Östra Finngrundsbanken*.

1013. Sverrig. Bottniske Bugt. Fingrundsbankerne. Advarsel.

(„Underrøttelser for sjöfarande.“ Nr. 21/552. Stockholm 1914.)

Man advares mod at passere mellem *Östra* og *Västra Fingrundsbankerne*, da Dybdeforholdene her er ukendte. c. 60° 57' N. 18° 15' E.

1014. Sverrig. Bottniske Bugt. Stora Fjäderögg. Oplysning om Fyr.

(„Underrøttelser for sjöfarande.“ Nr. 21/550. Stockholm 1914.)

Under Forandringen af *Stora Fjäderögg* Fyr, der paabegyndes c. den 10de Juli d. A., ombyttes Fyret med et midlertidigt Fyr, der har samme Karakter, men mindre Lysevne end det nuværende. 63° 48' 30" N. 21° 00' 25" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarande.“ Nr. 2/68. København 1914.)

1015. Rusland. Finske Bugt. Pakerort. Fyr midlertidig forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer.“ Nr. 22/1411. Berlin 1914.)

Paa Grund af Eftersyn viser *Pakerort* Fyr indtil den 28de Juni 1914 hvidt, fast Lys i Stedet for hvidt, fast Lys og hvidt Lys med Formørkelser. 59° 23' N. 24° 03' E.

1016. Rusland. Finske Bugt. Odensholm. Taagesignal midlertidig ophørt.

(„Nachrichten für Seefahrer.“ Nr. 22/1412. Berlin 1914.)

Paa Grund af Eftersyn gives der indtil den 28de Juni 1914 ikke Taagesignal fra *Odensholm* Fyr. 59° 18' N. 23° 23' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1017. Danmark. Sundet. Dragør. Fyrs Brændetid forandret.

Det røde, faste Fyr paa den S-lige Havnemole brænder fremtidig fra 10de Juli til 10de Maj. 55° 35' 39" N. 12° 41' 04" E.

(Kort Nr. 156, 210, 249 og 250. Danske Lods Side 296. Havne-Lods Side 38. Fyr-Port. Nr. 253.)

1018. Danmark. Smaalands-Farvandet. Måsnedsund. Løb midlertidig spærret.

Da Jernbanebroen ved *Måsnedsund* er paa sejlet, er Løbet gennem Broen spærret indtil videre. 54° 59³/₄' N. 11° 53¹/₄' E.

1046. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Cuttyhunk Island. Gull Harbor. Gull Island. Klokketønde udlagt.

(„Notice to Mariners.“ Nr. 20/1572. Washington 1914.)

Gull Island Klokketønde er udlagt 22¹/₂° (misv. NE. 7¹/₈ N.) fra *Cuttyhunk Redningsstation* og 88° (misv. E. t. S.) fra *Pemikese Island* venstre Kant. *Cuttyhunk Island*. c. 41° 25' N. 70° 57' W.

1047. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Providence Floden. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners.“ Nr. 19/1477. Washington 1914.)

1) *Eighteen-Foot Spot* Spiritønde 15 kaldes nu *Pawtucket Tønde* 15, den er flyttet og ligger nu i c. 7,8 m Vand 249° (misv. W. 3¹/₄ S.) fra *Pomham Rocks* Fyr og 325³/₄ (misv. N. t. W. 7¹/₈ W.) fra Vandtårnet. 2) *Seventeen-Foot Spot* Spiritønde 17 er inddraget. 3) *Starregaat Island Flats* Spiritønde 19 har nu Nr. 17, den er flyttet og ligger i 8,2 m Vand 312° (misv. NW. 7¹/₈ N.) fra *Pomham Rocks* Fyr og 4° (misv. N. t. E. 1¹/₂ E.) fra *Pawtucket* Baake. 4) *Oyster Bed Flats* Spiritønde 21 har nu Nr. 19, den er flyttet og ligger i 7,8 m Vand 332° (misv. N. t. W. 3¹/₈ W.) fra *Pomham Rocks* Fyr. 349° (misv. N. 1¹/₈ E.) fra *Pawtucket* Baake og 160° (misv. S. 5¹/₈ E.) fra *Fuller Rock* Fyr. 5) *Fields Point* Spiritønde 23 er inddraget. 6) *Sassafras Point* Spiritønde 25 har nu Nr. 21, den er flyttet og ligger i 8,2 m Vand 307° (misv. NW. 1¹/₂ N.) fra *Fuller Rock* Fyr og 29° (NE. 1¹/₄ N.) fra N.-Enden af *Sassafras* Punt. *Pomham Rocks* Fyr: 41° 46' 40" N. 71° 22' 12" W.

1048. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Bridgeport. Lys- og Klokketønde udlagt.

(„Notice to Mariners.“ Nr. 19/1478. Washington 1914.)

Bridgeport Harbor Entrance Lys- og Klokketønde 2, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., er udlagt i c. 6,8 m Vand 198° (misv. SW. t. S. 8¹/₈ S.) fra *Bridgeport East Breakwater* Fyr og 92¹/₂° (misv. E. t. S. 1¹/₄ S.) fra *Black Rock* Fyr. *Bridgeport East Breakwater* Fyr: 41° 09' 21" N. 73° 10' 40" W.

1049. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Dennis Creek. Ledet-fyr tændt.

(„Notice to Mariners.“ Nr. 20/1575. Washington 1914.)

Ved Indløbet til *Dennis Creek* er tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar paa c. 39° 09' 55" N. 74° 53' 50" W., og Bagfyret staar 180 m 28° (misv. NE. 3¹/₄ N.) fra Forfyret.

1050. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Back Floden. Fyr tændt. Tønde inddrages.

(„Notice to Mariners.“ Nr. 20/1577. Washington 1914.)

Ved Indløbet til *Swaslowy* er tændt et hvidt, fast Fyr, 195° (misv. S. t. W. 3¹/₄ W.) fra *York Spit* Fyr og 332° (misv. NNW.) fra *Back River* Fyr. Flammens Højde: 4¹/₂ m. Fyrbaake i 2,7 m Vand. 37° 06' 43" N. 76° 17' 18" W.

Channel Spiritønde 7 vil blive inddraget med det første uden nærmere Bekendtgørelse.

1051. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Craig-hill Channel. Lys- og Klokketønde udlagt. Klokketønde inddraget.

(„Notice to Mariners.“ Nr. 19/1482. Washington 1914.)

Craig-hill Channel Lys- og Klokketønde 6 C, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,8 s., Mørke 2,7 s., er udlagt i c. 11 m Vand, 277¹/₄° (misv. W. t. N. 1¹/₄ N.) fra *Love Point* Fyr og 231¹/₂° (misv. NE. t. N. 3¹/₈ N.) fra *Baltimore* Fyr. *Craig-hill Channel* Klokketønde 4 er inddraget. *Love Point* Fyr: 39° 03' 26" N. 76° 17' 01" W.

- 1039. Afrika. Togo. Lome. Kabel afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1359. Berlin 1914.)
W. for Landingsbroen er opført to hvide Baaker, mærket „T“, som angiver Kablets Retning. Fra hver Baake vises et grønt, fast Fyr. 6° 07' N. 1° 13 1/4' W.
- 1040. Afrika. Monda Bugt og Gabon Floden. Oplysning om Afmærkning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1360. Berlin 1914.)
1. I *Monda* Bugt er følgende Tønder inddraget: a) Den sorte Spidstønde paa SW-Siden af *Marabout* Banke. b) Den røde Spirtønde med Topbetegnelse ved N.-Enden af Banken, der strækker sig NNE. efter fra *Akanda* Pynt. c) Den røde Spidstønde ved E.-Siden af Banken, som ligger paa W.-Siden af Bugten SE. for *Akanda* Pynt. *Marabout* Banke: 0° 44' N. 9° 34 1/2' E.
- 1041. Nova Scotia. Cape Breaker. Klokketønde forandret Farve.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 43/140. Ottawa 1914.)
Klokketønden, som ligger 0,35 Sm E. for *Cape Breaker Shoal*, males sort og hvid lodret stribet uden nærmere Bekendtgørelse. 45° 18' 20" N. 60° 54' 02" W.
- 1042. Nova Scotia. Isaac Havn. Lys- og Fløjtetønde forandret Farve.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 43/139. Ottawa 1914.)
Lys- og Fløjtetønden, som ligger 3 3/4 Sm S. for *Country Island* Fyr, males sort og hvid lodret stribet uden nærmere Bekendtgørelse. 45° 02' 14" N. 61° 32' 33" W.
- 1043. Nova Scotia. Little Hope Islet. Lys- og Fløjtetønde forandret Farve.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 43/137. Ottawa 1914.)
Little Hope Lys- og Fløjtetønde, som ligger 1 1/4 Sm 161° (misv. S.) for *Little Hope Islet* Fyr, males rød uden nærmere Bekendtgørelse. 43° 47' 20" N. 64° 46' 41" W.
- 1044. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec Floden. Fiddlers Reach. Taagsignal gives.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1475. Washington 1914.)
Paa N.-Siden af *Fiddlers Reach* gives nu Taagsignal med Klokke, To-Slag hver 20 s. 43° 52' 53" N. 69° 48' 00" W.
- 1045. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. North Channel. Afmærkning forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1571. Washington 1914.)
1. *North Channel* Spidstønde 2 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.
2. *North Channel* Spirtønde 4 er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.
3. *North Channel* Lystønde 1 er flyttet 115 m i Retning 28° (misv. NE. 1/4 N.). Den ligger nu i 10 m Vand og er forandret til at vise Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.
4. *North Channel* Lystønde 3, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., er udlagt i 10 m Vand, 60° (misv. E. t. N. 3/8 N.) fra *Deer Island* Fyr og 118° (misv. SE. 1/4 E.) fra *Great Faun Bar* Baake. Spirtønde 3 er inddraget.
5. *North Channel* Lystønde 8, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., er udlagt i 10 m Vand, henholdsvis 50° (misv. NE. t. E. 3/4 E.) og 123° (misv. SE. 1/8 S.) fra samme Punkter.
6. *North Channel* Spirtønde 8 er ombyttet med *North Channel* Lystønde 10, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.
Deer Island Fyr: 42° 20' 24" N. 70° 57' 18" W.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1019. Kattegat. Storo-Middelgrund. Lystønde ombyttes med en Lys- og Fløjtetønde.**
(„Underrættelser för sjöfarande“ Nr. 20/529. Stockholm 1914.)
I August 1914 vil Lystønden paa E.-Siden af *Storo-Middelgrund* blive ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde. I øvrigt uforandret. 56° 33' 25" N. 12° 07' 15" E. (Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods Side 259.)
- 1020. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa *Havreøen* 4 m, i *Gaaselholt-Løb* 2,8 m, i *Svanholm-Løb* 1,5 m, i *Sælkehvideholm-Løb* 2,4 m, i *Kobbervå-Løb* 2,8 m. Der er saaledes for Tiden 2,8 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.
- 1021. Norge. Skagerrak. Fyr midlertidig slukket.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 5. Kristiania 1914.)
Paa Grund af Eftersyn er følgende Fyr midlertidig slukket:
1. *Starvnsodden* fra 1ste Juni til 15de Juli 1914. 58° 59' 10" N. 10° 03' 35" E.
2. *Bjorøen* fra c. 15de Juni til c. 15de Juli 1914. 58° 17' 20" N. 8° 33' 40" E.
3. *Olderøen* fra 1ste Juni til 15de Juli 1914. Fyret vil samtidig blive forandret. 58° 07' 50" N. 8° 00' 30" E.
- 1022. Norge. Skagerrak. Forestaaende Forandringer af Fyr m. m.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 5. Kristiania 1914.)
I Løbet af 1914 vil der blive foretaget følgende Forandringer:
1. *Kristianiafjord*. *Basta* S. Paa *Mefjordbaa* vil der blive udlagt en Lystønde. *Mefjordbaa*: 59° 20 1/4' N. 10° 34 1/2' E.
2. *Langesundsfjord*. Ved *Stengrunden* vil der blive udlagt en Lys- og Fløjtetønde. *Stengrunden*: c. 58° 55' N. 9° 43' E.
3. *Store Torungen* Fyr vil blive forandret til at vise Et-Lyn hver 5 s. 58° 23' 50" N. 8° 47' 45" E.
4. *Lille Torungen* Fyr skal nedlægges. 58° 24' 40" N. 8° 47' 55" E. Samtidig tændes en Fyrlampe paa 58° 24' 35" N. 8° 48' 05" E. (Kort Nr. 296.)
- IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.**
- 1023. Nordsøen. Røde-Klif Sand. Vrag afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1421. Berlin 1914.)
En grøn Spidstønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt c. 100 m N. for Vraget af Skonnerten *Asia*. c. 55° 10' N. 8° 10' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/975. København 1914.)
- 1024. Norge. Forestaaende Forandringer af Fyr m. m.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 5. Kristiania 1914.)
I Løbet af 1914 vil der blive foretaget følgende Forandringer:
1. *Lodingen* Fyr vil blive ombyttet med en Fyrlampe. 68° 24' 45" N. 16° 01' 05" E.
2. *Rotvær* Vinkelfyr, der viser Lys med En-Formønkelse, vil blive tændt, samtidig med at *Lodingen* Fyr ombyttes. 68° 22' 00" N. 15° 57' 05" E.
3. *Svobær* Fyr vil blive nedlagt. 68° 13' 35" N. 14° 34' 40" E.
4. *Moholmen* hvide Lynfyr, der viser To-Lyn hver 15 s., vil blive tændt, samtidig med at *Svobær* Fyr nedlægges. 68° 09' 30" N. 14° 25' 00" E.

5. I *Nærøssund* Fyr vil der blive indsat en Lysvinkel, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser over *Finkbjærene*. 64° 50' 35" N. 11° 12' 00" E.
 6. *Heudanes* Vinkelfyr paa *Vaagesø* vil blive tændt. 61° 57' 50" N. 5° 02' 25" E.
 7. *Stangerfjord*. *Stendane* Fløjtetønde vil blive ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde. 59° 05' 45" N. 3° 30' 35" E.

1025. Norge. Lister. Fyr midlertidig slukket.

(^g)Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren Nr. 5. Kristiania 1914.)
 Paa Grund af Efterstyrn er *Lister* Fyr slukket fra 1ste Juni til 20de Juli 1914. 58° 06' 25" N. 6° 34' 20" E.

1026. Tyskland. Siid. List. Fyr midlertidig erstattet.

(^g)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 21/1339. Berlin 1914.)
 Fyrapparatene til *List* E.-lige og W.-lige Fyr skal fornyes. Arbejdet paabegyndes c. 3die Juni d. A., og det vil vare c. 2 Uger for hvert Fyr. Først tages det ene Fyr og derefter det andet. Under Arbejdet erstattes Fyrene med midlertidige Fyr, der dannes af Lantener. De midlertidige Fyr har samme Karakter som de nuværende Fyr. W.-lige Fyr: 55° 03' 17" N. 8° 24' 18" E.

1027. Tyskland. Høver. Tønder flyttet.

(^g)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 21/1340. Berlin 1914.)
 1. *Norderhoeher* sorte Spidstønde 1 er flyttet til 54° 27' 48" N. 8° 36' 45" E.
 2. *Mittelhoeher* Anduvningstønde, der var drevet fra Station, er flyttet til 54° 22' 57" N. 8° 20' 24" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 17/751. København 1914.)

1028. Holland. Zoegat van Texel. Malzwin. Flaade udlagt.

(^g)Bericht aan Zeevarenden" Nr. 118/1123. 's-Gravenhage 1914.)
 I Indløbet til *Malzwin* er udlagt en Flaade til Brug ved Skydeøvelser. Om Natten er der under gunstige Vejforhold paa Flaaden tændt et Fyr, der lyser Horisonten rundt og skiftevis viser hvidt, fast og rødt, fast Lys i Lysvinkler paa 90°. 52° 58' 30" N. 4° 49' 44" E.

1029. Holland. Zoegat van Zieriksee. Sehaar van Onrust. Afmærkning for- andret.

(^g)Bericht aan Zeevarenden" Nr. 117/1114. 's-Gravenhage 1914.)
 I *Sehaar van Onrust* er sket følgende Forandringer: 1) Stumpstønde Nr. 6 er flyttet og ligger nu i 8,5 m Vand paa 51° 36' 39" N. 3° 39' 04" E. 2) Spidstønde Nr. 2a er udlagt i 6,1 m Vand paa 51° 36' 32" N. 3° 39' 09" E.

1030. England. Themsen. South Edinburgh Channel. Tønde ombyttes med Lystønde.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 83. Trinity House, London 1914.)
 Omtrønt den 24de August 1914 ombyttes *South Edinburgh Channel* Tønde Nr. 4 med en rød og hvid lodret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 3 1/2 s, Mørke 1 1/2 s. 51° 31' 45" N. 1° 16' 00" E.

1031. England. Themsen. Nore Fyrskib flyttet.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 739. London 1914.)
 Nore Fyrskib er flyttet 105 m i Retning 93° (misv. E. t. S. 5/8 S.) til 51° 28' 42" N. 0° 48' 58" E. (*eng.* Kort Nr. 36883).

1032. England. Themsen. Sunk Fyrskib flyttet.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 826. London 1914.)
 Sunk Fyrskib er flyttet 4,36 Sm i Retning 70° (misv. E. 1/2 N.). 51° 52' 12" N. 1° 37' 05" E. (*eng.* Kort Nr. 2052).
 (Kort Nr. 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 49/2311. København 1913.)

1033. England. The Shipwash. Fyrskib flyttet. Afmærkning forandret.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 825. London 1914.)
 1. *N. Shipwash* sorte og hvide vandret stribe Knudestønde med dobbelt Diamant er udlagt ved N.-Enden af Grunden. 52° 01' 18" N. 1° 38' 20" E.
 2. *NE. Shipwash* sorte Spidstønde med 2 Balloner paa NE.-Enden af Grunden er inddraget. 52° 00' 59" N. 1° 38' 57" E.
 3. *E. Shipwash* sorte Spidstønde er flyttet 0,3 Sm i Retning 315° (misv. NW. t. N. 1/4 N.). 51° 58' 18" N. 1° 38' 07" E.
 4. *SE. Shipwash* sorte Spidstønde er flyttet 0,3 Sm i Retning 315° (misv. NW. t. N. 1/4 N.). 51° 55' 40" N. 1° 36' 38" E.
 5. *Shipwash* Fyrskib er flyttet 2 1/2 Sm i Retning 90° (misv. E. t. S. 1/4 S.). 52° 01' 57" N. 1° 42' 02" E.
 (Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 19/2312. København 1913.)

1034. England. Humber. Killingholme N.-lige Forfyr nedlægges.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 822. London 1914.)
 Den 8de Juni 1914 nedlægges det hvide, faste Fyr, der staar c. 250 m N. for *Killingholme* høje Fyr (Bartfyrret). 53° 39' N. 0° 13' W.
 (Kort Nr. 180.)

1035. England. Kinsua. Vrag uskadelliggjort.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 84. Trinity House, London 1914.)
 Vraget af Damperen *Torquay* er uskadelliggjort, og Afmærkningen inddraget. 53° 40' 10" N. 0° 18' 15" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 12/2325. København 1914.)

1036. Skotland. Tay Floden. Aberay Fyrskib midlertidig inddraget.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 801. London 1914.)
 Den 1ste Juni 1914 inddrages *Aberay* Fyrskib midlertidig. Saalange Fyrskibet er inddraget, ligger der paa dets Station en Bugserbaad eller Trawler, der viser hvidt, fast Lys, og som er forsynet med Sirene. Fyrskibet vil atter blive udlagt uden nærmere Bekendtgørelse. 56° 27 1/4' N. 2° 41 1/2' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1037. Irland W.-Kyst. Bantry Bugt. Berelaven. Skydeskive-Tønder udlagt.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 774. London 1914.)
 I *Berelaven* er udlagt 2 Skydeskive-Tønder. Den W.-lige Tønde ligger 880 m 323° (misv. N. t. W. 5/8 W.) fra Kystvagt Stationens Flagsang paa *Den Bere*. 51° 38 1/2' N. 9° 49 1/2' W. Den E.-lige Tønde ligger 760 m 331° (misv. N. 7/8 W.) fra samme Flagsang.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1038. Atlanterhavet. Dampskibsruiter midlertidig forandret.

(^g)Notice to Mariners" Nr. 821. London 1914.)
 Paa Grund af Isforholdene er de fælles Dampskibsruiter i det nordlige Atlanterhav indtil videre forandret saaledes, at vestgaende Skibe skal skære 47° W. paa 40° 40' N., østgaende paa 40° 00' N.

1059. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bugt. North Channel. Klokketønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1491. Washington 1914.)
Galveston North Channel Klokketønde 4 er udlagt i 9,1 m Vand tæt E. for Galveston North Channel Lystønde 4. Galveston North Channel: c. 29° 20' N. 94° 40' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/631. København 1914.)

1060. Mexiko. Campêche Banke. Cayo Arenas. Oplysning om Fyr.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 114/1087. 's-Gravenhage 1914.)
Cayo Arenas Fyr er et rødt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 3 $\frac{3}{4}$ s. Paa Afstand er den røde Farve vansteelig at skelne, og Lyset ser nærmest ud, som om det var hvidt. c. 22° 07' N. 91° 25' W.

1061. Mexiko. Yucatan. Contoi Island. Oplysning om Fyr.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 114/1088. 's-Gravenhage 1914.)
Contoi Island Fyr viser hvidt Et-Lyn hver 3,5 s. c. 21° 33' N. 86° 49' W.

1062. Cuba S.-Kyst. Santiago. Ø dannet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1379. Berlin 1914.)
En lille Ø, der er c. 3 m over Vandet ved Højvande, har dannet sig af Fyld i Havnen c. 305 m 297 $\frac{1}{2}$ (misv. NW. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) fra det røde, faste Fyr paa Molehovedet. Santiago: c. 20° 01' N. 75° 50' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1063. Italien W.-Kyst. Kap Argentario. Ercolo. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 170/441. Genova 1914.)
Fyret paa Fort La Rocca ved Ercolo Havn er forandret til et hvidt og rødt Fyr med En-Formønkelse hver 7 s, Lys 5 s, Mørke 2 s. Lyset er rødt N. for Pejling 285°, hvidt i Pejlinger fra 285° gennem 0° til 10°. Lysevne: 18 Sm for hvidt Lys og 13 Sm for rødt. 42° 23' 22" N. 11° 12' 49" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/634. København 1914.)

1064. Sicilien N. Ustica. Uomo Morto. Hjælpefyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 170/444. Genova 1914.)
Paa Fyrtaarnet paa Uomo Morto Pynt, NE.-Kysten af Øen Ustica, er tændt et rødt, fast Hjælpefyr, der lyser i en Vinkel paa 42° over Colombaia Grund. Synsvidde: 4 Sm. 38° 42' 42" N. 13° 12' 00" E.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Juni 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		106 $\frac{1}{2}$	106 $\frac{3}{4}$
Danmark	88	88 $\frac{1}{2}$	89
Norden	88	88 $\frac{1}{2}$	88
Gorm		—	—
Carl		92	92 $\frac{1}{4}$
Dannebrog	103—	102 $\frac{1}{4}$	102 $\frac{1}{2}$
Skjold	71—	70 $\frac{3}{4}$	71 $\frac{1}{2}$
Urania		17 $\frac{1}{2}$	18
Neptun		91 $\frac{1}{2}$	92
Dampsk. af 1896		97	98
Hejndal	108	108	108 $\frac{1}{2}$
Østasiatiske		130 $\frac{1}{2}$	130 $\frac{3}{4}$
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	96 $\frac{1}{4}$	98	98 $\frac{1}{2}$
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	62 $\frac{1}{2}$	— $\frac{1}{4}$	62 $\frac{1}{2}$
Dampskibs Obligationer.			
4% føren. Dampsk. af 88		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % føren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiatisk Komp.		—	—
Stats- og Kreditføren. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.		82 $\frac{1}{4}$	84
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditf.		82 $\frac{1}{2}$	84 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvn. Kreditf.		88 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{2}$
4% — — — — — 2. Serie ..	92 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{4}$
4% — — — — — 1. — — —		94 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.		87 $\frac{1}{2}$	89 $\frac{1}{2}$
4% — — — — — 7. — — —		90	90 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.		92 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{4}$
4% Østift. Kreditf.		90	90 $\frac{1}{2}$

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	104 $\frac{1}{2}$	— $\frac{1}{4}$	148	149 $\frac{1}{4}$
Privatbank			104 $\frac{1}{4}$	104 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank			134 $\frac{1}{4}$	134 $\frac{3}{4}$
Handelsbank			139 $\frac{1}{4}$	140
Kbhvns Laane- og Diskontobank ..	92		91 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain	85 $\frac{1}{4}$	—85	85	85 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnk.			121	123
Sukkerfabr.	232 $\frac{1}{2}$		232 $\frac{1}{4}$	232 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	181 $\frac{1}{2}$	— $\frac{3}{4}$	184 $\frac{1}{2}$	184 $\frac{3}{4}$

Vekselkurser d. 3. Juni 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.25	18.21
Paris	72.50	
Amsterdam	150.55	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 2. Juni 1914

Russiske Noter	214.05
4% Russiske Consols.	87.00
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit.	—
5% Mexikanske 1899	84.50
5% Rumænske Stats	100.50
4% — — — — — 1890	94.00

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

Forenede Dampsk. 48,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 28,000, „Cari“ 88,000, „Dannebrog“ 92,000, „Skjold“ 52,000, „Urania“ 16,000, „Dampskib. af 1896“ 24,000, „Hejndal“ 12,000, „Gorm“ 8,000, „Neptun“ 32,000, „Dansk-russisk“ 32,000, „Østasiatisk“ 96,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 746. Japan—Shimonoseki Strait. Takenoko Jima—Light-buoy established, westward of Position. Westward of Hiru Se (Ringdove rock) at a distance of $2\frac{1}{2}$ cables, 301° (N. 55° W. Mag.), from the extreme of Shishiga kuchi. Lat. $33^{\circ} 57' N.$, long. $130^{\circ} 52' E.$ Description. — Black conical light-buoy exhibiting an occulting green light every five seconds, thus:
Light, $\frac{3}{3}$ secs.
eclipse, $\frac{2}{2}$ secs.

Variation. 4° W. (Notice No. 746 of 1914, dated 18th May.)

Charts affected. No. 1578, Shimonoseki kaikyo. No. 532, Approach to Shimonoseki kaikyo. No. 127, Hirudo kaikyo to Shimonoseki kaikyo. Publication. Japan Pilot, 1913, page 565.

No. 755. China, South-East Coast. Hongkong harbour—Extension of coaling camber. Position. Coaling camber. lat. $22^{\circ} 18\frac{1}{4}' N.$, long. $114^{\circ} 10' E.$ Details. New extension of coaling camber. A red light has been established on the head of new arm, and the former green light has been discontinued. (Notice No. 755 of 1914, dated 18th May.) Charts affected. No. 1459, Hongkong harbour. No. 3279, Hongkong waters, east. No. 3280, Hongkong waters, west. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 1518, China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 508.

No. 769. Japan, Nipon—Gulf of Tokyo. Yokohama, southern breakwater—Alteration in characteristics of light. Position. On the north end of southern breakwater. Lat. $35^{\circ} 27\frac{1}{2}' N.$, long. $139^{\circ} 39\frac{1}{2}' E.$ Abridged description of new light. — Lt. Occ. ev. 5 sec., vis. 12 m. Details. The fixed white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. An occulting white light every five seconds, thus:
Light, $\frac{3}{3}$ secs.
eclipse, $\frac{2}{2}$ secs.

Elevation. Not stated. Visibility. 12 miles. Power. 500 candles. (Notice No. 769 of 1914, dated 21st May.)

Charts affected. No. 3109, Yokohama bay. No. 3548, Yokohama to Uraga. No. 2657, Gulf of Tokyo or Yedo. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. No. 996, Kii channel to Tokyo. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 2059, Japan Pilot, 1914, page 206.

No. 771. Sumatra, South Coast—Telok Betong. Panjang harbour—Alteration in character of lights on light-buoys. Former Notice. No. 433 of 1914. Position. Panjang harbour entrance, lat. $5^{\circ} 28' S.$, long. $103^{\circ} 18\frac{1}{2}' E.$ Details. The character of the lights exhibited from the three light-buoys at the entrance to Panjang harbour, situated on the east side of Telok Betong, has been altered from flashing to fixed; the colour of the lights remains unchanged. (Notice No. 771 of 1914, dated 21st May.)

Charts affected. No. 3611, Plan of Telok Betong. Publications. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 425; Revised Supplement, 1913. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 52.

No. 772. Sumatra, South Coast. Telok Betong—Light to be discontinued. Date of discontinuance. 1st July 1914. Position. At a distance of about 440 yards, north-eastward from the new pier. Lat. $5^{\circ} 27' S.$, long. $105^{\circ} 16\frac{1}{4}' E.$ Description. A flashing white light. Remarks. The light has been expunged from the charts. Note. No further Notice will be given. (Notice No. 772 of 1914, dated 21st May.)

Charts affected. No. 3611, Plan of Telok Betong. No. 2056, Sunda strait and approaches. No. 2761, Chingkok bay to Sunda strait. No. 941a, Eastern archipelago, sheet I. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 858, China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 425. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 52.

Aaret 1913 horte til Skibsfartens gode Aar, selv om det ikke kunde maale sig med sin Forgænger. Ogsaa for Ajax var Aaret godt, og indtil August Maaned var Resultaterne for 1912 og 1913 ligestillede, men saa begyndte Nedgangen i Raterne og med en saa stor Styrke, at det maatte mærkes føleligt.

Efter Aarsskiftet faldt Kulfragterne helt ned til $\frac{1}{4}$ à $\frac{4}{3}$; Rater, der for Baade af »Ajax» Størrelse med de i Vintertiden uundgaaelige lange Rejser er umuligt at sejle for uden Tab. Man har derfor haft »Ajax» oplagt hele Foraaret i Aalborg, til Fragtforholdene igen bliver saaledes, at der bliver Plads for en Fortjeneste.

Skibet er vel vedligeholdt og efter sin Alder i en særdeles god Stand. Hovedkedlen fik for et Aarstid siden en større Svejnings-reparation, saa at den skulde være god for en Del Aar. Donkey-kedlen kunde være bedre, men med nogle Reparationer kan den nok gaa en Tid endnu. Skibet har i Løbet af et Aarstid at gennengaa sin 24 Aars Klasse; denne er jo ret omstændelig, og selv om Skibet er ualmindelig godt efter sin Alder, vil der jo dog medgaa en Del Tid og Penges dertil.

Regnskabet, der er revideret og befundet rigtigt, godkendtes enstemmigt.

Det vedtoges at udbetale et Udbytte af 8 pCt.

Medens Skibet har ligget oplagt, er det blevet eftersat overallt indenbords og sat i udmærket Stand, parat til at afgaa, naar Fragterne tillader Afsejling.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgetes Købmand Philip Bror-sen. Ligeledes genvalgetes Revisor F. Møller.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 12. Maj sattes fra d'Hrr. William Gray & Co.s Værft i West Hartlopool en Dumper i Vandet, bygget for Regning, Firmaet C. K. Hansen, her. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde 290' 6", Bredde 40' og Dybde 21' 4". Skibet har dobbelt Bund og en stor Ballast-Tank i Agter-Peaken. Det har en lang Bro, Poop og Bek. Maskinerne er Triple Ekspansions Maskiner, leveret af Central Marine Engine Works. Skibet fik Navnet »Rosenborg».

(Ship. Gaz.)



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

[Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau
vcd CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg cf Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Bend Opgave.

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.

Paaas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Anderson, Schu-
bert, ank. Antwerpen 1/6. — Alexandra, Nielsen, ank. Peters-
borg 22/5. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 22/5. — Anglo
Dane, Kann, ank. hertil 1/6. — A. N. Hansen, Sørensen, ank.
hertil 1/6. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 31/5. — Arkan-
sas, Egense, ank. hertil 22/5. — Arno, Lepper, ank. Havre 30/5.
— Aurora, Gommessen, ank. Genua 31/5. — Baron Stjern-
blad, Sørensen, ank. hertil 30/5. — Beira, Mortensen, afg. Reval
30/5. — Bergenhuis, Meyer, ank. Trondhjem 1/6. — Califor-
nia, Petersen, ank. hertil 22/5. — Charkow, Soeborg, ank. Pe-
tersborg 2/6. — Christian IX, Gotthardt, ank. Pillau 1/6. —
Christianssund, Andresen, afg. herfra 2/6. — Dagmar,
Mueller, ank. Petersborg 28/5. — Dania, Jørgensen, afg. Boston
29/5. — Douro, Sørensen, ank. Antwerpen 25/5. — Ebro, Lunge,
pass. Holtenuu 2/6. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 3/6. —
Ficaria, Munch, afg. herfra 2/6. — Frederik VIII, Thom-
sen, ank. hertil 2/6. — Garonne, Kromann, ank. Riga 1/6. —
Hollig Olav, Holst, afg. Kristianssand 23/5. — Hjelm, Ander-
sen, ank. Danzig 1/6. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. New-
castlo 27/5. — Jolantha, Kylesbøch, ank. hertil 31/5. — Ka-
sau, Mikkelsen, ank. Libau 29/5. — Kentucky, Andresen, ank.
New York 23/5. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 31/5. —
Louise, Swan, ank. London 1/6. — Louisiana, Jon Jønsen,
pass. Portofness 1/6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen
28/5. — Maryland, Ørsted, ank. Buenos Ayres 29/5. — Minsk,
Harder, ank. Antwerpen 1/6. — Morsø, Nolleman, afg. Pernau
1/6. — Nicolai II, Petersen, afg. Lissabon 29/5. — Nordjyl-
land, Bidstrup, pass. Holtenuu 2/6. — O. B. Suhr, Pedersen, ank.
Dunkerque 1/6. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 31/5. — Oscar
II, Hempel, ank. hertil 27/5. — Pennsylvania, Lissner, ank.
Baltimore 30/5. — Perm, Tramp, afg. London 31/5. — Pregel,
Iversen, ank. hertil 31/5. — Ronny, Bogvad, pass. Brunshüttel
1/6. — Saga, Hansen, afg. Palermo 1/6. — Saxo, Rasmussen,
pass. Holtenuu 2/6. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 23/5. —
Toxas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 6/4. — Thyra,
Myhldorf, afg. herfra 3/6. — Tiber, Pape, afg. Marseille
31/5. — Tomsk, Wiberg, pass. Brunshüttel 1/6. — Tula, Ther-
kildsen, afg. herfra 1/6. — Tyr, Thanning, afg. herfra 2/6. —
United States, Gottsche, ank. New York 26/5. — Virginia,
Fischer, pass. Dunnethead 28/5.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Norresnøby 23/5. —
Amalienborg pass. Kronstadt 1/6. — Brattingsborg
pass. Port of Spain 1/6. — Borglum pass. Sagres 1/6. — Daus-
borg pass. Kronstadt 30/5. — Elsborg afg. Hungerborg 31/5. —
Esrom afg. Norfolk 27/5. — Flynderborg ank. Aarhus 26/5. —
Frederiksborg afg. Las Palmas 1/6. — Guldborg ank.
Torre Vieja 27/5. — Gurte pass. Lizard 1/6. — Hammershus
pass. Teneriffe 27/5. — Harrildsborg pass. Yuuiden 1/6. —
Huudborg ank. Grimsby 29/5. — Jelling ank. Riga 22/5. —
Jømsborg pass. Lüdingen 30/5. — Jungsboved afg. Rotter-
dam 30/5. — Jøgersborg pass. Peniche 29/5. — Kallund-
borg afg. Libau 1/6. — Kalo afg. Newport 30/5. — Klamp-
peuborg ank. Riga 31/5. — Kronborg ank. Aleksandria 29/5. —
Lejre pass. Las Palmas 31/5. — Marselisborg ank. Sa-
vona 20/5. — Næsberg afg. Burntisland 1/6. — Randels-
borg ank. Petersborg 24/5. — Silkeborg pass. Dunnet 25/5. —
Skanderborg pass. Hønningsvaag 31/5. — Skodsborg
ank. Malmo 24/5. — Spigerborg ank. Middlesbro 22/5. —
Stegelborg ank. Salismunde 30/5. — Stjerneborg ank.
Huelva 25/5. — Soborg afg. West Hartlepool 30/5. — Taar-
borg pass. Kjøbenhavn 31/5. — Ullsborg pass. Sagres 31/5. —
Uranienborg ank. Memel 30/5. — Vordingborg afg.
Riga 31/5. — Ørkild ank. Stettin 20/5.

Det ostasiatiske Kompagni. Fiona ank. Colombo 2/6. hjemg.
— Kina afg. Vladivostok 31/5. hjemg. — Selandia afg. Ge-
nuu 30/5. hjemg. — Arabien afg. Suez 2/6. hjemg. — Siam
ank. Kjøbenhavn 27/5. hjemg. — Cathay afg. Karatsn 27/5.
hjemg. — Jutlandia afg. Genna 2/6. udg. — Indien afg.
Vliessingen 27/5. udg. — Tranquebar afg. Colombo 28/5. udg.
— Annam pass. Perim 25/5. udg. — Bintaug ank. Rotterdam
31/5. hjemg. — Samui afg. Paramaribo 24/5. hjemg. — Traus-
vaal afg. St. Vincent 4/5. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas
30/5. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Folkenberg, ank. Kronstadt 29/5. — Johan Siem, Nielsen,
ank. Kronstadt 29/5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg.
Koperia Bay 27/5. til Bruges. — Russ, Petersen, ank. Preston 27/5. —
Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Waskelot 23/5. til Port
Talbot. — Excellence Ploske, Tannehek, afg. Petersborg 23/5.
til Hartlepool. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Garston
23/5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Mira-
michi 22/5. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Camp-
bellton 30/5. til Fini. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Mira-
michi 27/5. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 28/5. til
Limerich.

Vesterhavet. Polly, Mathiasen, afg. Stettin 27/5. til Nantes.
— Olga, Christensen, ank. Nantes 30/5. — Inger, Skou, pass.
Helsingør 31/5. for Rabat. — Fylla, Brinch, ank. Tanger 30/5. —
Nora, Lauritsen, ank. Aalborg 30/5. — Nancy, Pedersen, ank.
Sunderland 30/5. — Rigmor, Uldall, pass. Helsingør 30/5. for
Petersborg. — Marie, Nielsen, pass. Portland 29/5. for Haugesund.
— Laura, Thøgersen, pass. l'Quessaut 29/5. for St. Raphael. —
Bodil, Jensen, ank. Bremen 29/5. — Nordsoen, Lund, ank.
Fowey 28/5. — Hebe, Gregersen, ank. Bremen 2/6. — Nerma,
Døgn, pass. Kronstadt 2/6. for Danzig. — Cito, Jepsen, ank. Wasa
1/6. — Johanne, Mikkelsen, afg. Coreubion 1/6. til Norrköping.
— Ellen, Hansen, ank. Middlesbro 1/6. — Dagmar, Sørensen,
pass. Helsingør 1/6. for Larache. — Thyra, Jessen, pass. Helsingør
1/6. for Wiborg. — Nexos, Basse, ank. Abo 1/6. — Gerda,
Iversen, afg. Rotterdam 31/5. til Wiborg. — Ulla, Hansen, pass.
Helsingør 31/5. for Lorient.

Vulcan. Vuleau, Schmidt, ank. Jacobstad 30/5. — Lou-
don, Larsen, afg. Lübeck 28/5. til Ykspla. — Paris, Andersen,
ank. Kjøbenhavn 31/5. — Bryssel, Kaas, ank. Tyue 30/5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Port of Spain 26/5. — Wien,
Boeck-Hausen, ank. Reval 29/5. — Roma, v. Thun, afg. Lissabon
29/5. til London.

Skandia. Rodfaxo, Petersen, ank. Wiborg 30/5. — Gul-
faxe, Faber, ank. Calais 2/6. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg.
Fleisburg 30/5. til Methil. — Rimfaxe, Woichardt, afg. Kjøben-
havn 2/6. til Hungerburg.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Bideford 31/5.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Kovda 27/5. — Nolly, Clausen,
ank. Gand 22/5. — Lilly, Bang, ank. Kjøbenhavn 28/5. —
Alexy, Sørensen, pass. Helsingør 30/5. for Nantes. — Dagny,
Clausen, aku. Rotterdam 29/5. — Mary, Duhn, pass. Kejsers Wil-
helm Kanal 31/5. for Brest.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Archangel 26/1. —
Holland, Poulsen, ank. Ghent 30/5. — Englaud, Bonnetsen,
ank. Rotterdam 30/5.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Rotterdam 31/5. — Sara,
Jensen, afg. La Palice 27/5. — Helene, Sørensen, afg. Greenock
31/5. — Ragnhild, Schultz, ank. Helsingør 25/5. — Val-
borg, Hansen, ank. Boulogne 30/5. — Sjølland, Svarrer, ank.
Aalborg 2/6. — Estrid, Hansen, ank. Bordeaux 21/5. — A-
gnote, Dam, ank. Riga 31/5. — Gunhild, Hansen, ank. Bordeaux
21/5. — Hermin, Farup, afg. Kolding 30/5. — Alise, Jørgen-
sen, afg. Aarhus 2/6.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Preston
29/5. — Svend, Schmidt, ank. Uleåborg 30/5. — Urania, Clau-
sen, ank. London 27/5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Newport Mon 30/5. —
Europa, Friis, afg. Calais 28/5. — Frankrig, Nielsen, afg.
Norfolk 30/5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Caen 3/6.
— Alf, N. Clausen, ank. Kronstadt 30/5.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen,
afg. Havana 28/5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. St. Tropes 30/5. —
Martha, Christensen, ank. Ørnkjoldsvik 3/6. — Elna, Rathje,
afg. Blyth 2/6. — Therese, Pedersen, ank. Tørefors 30/5. —
Harriet, Larsen, ank. Oran 30/5. — Dagny, Therkildsen, ank.
Memel 2/6. — Simone, Møller, ank. Honfleur 27/5. — Jeanne,
Olsen, ank. Rouen 30/5. — Vera, Riso, ank. Söderhamn 30/5. —
Daisy, Jørgensen, ank. Tynen 30/5. — Annine, Leth, afg. Oran
20/5. — Kamilla, Løffer, ank. Kemi 26/5. — Betty, Lagesen,
afg. Sousse 30/5.

Thure. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Middlesbro 28/5. —
Petriine Hansen, Hansen, ank. Stubbekjøbing 30/5.

Ero. Enigheden, Jensen, ank. Horsens 27/5.

Sejlskibe.

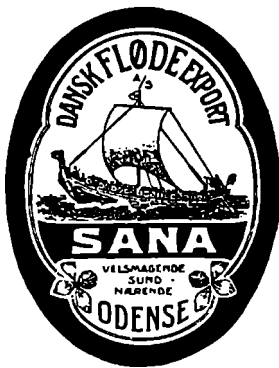
Svendborg. Ane, Jørgensen, ank. Petersborg 25/5. — Caspar,
Hansen, ank. Kjøbenhavn 26/5. — Ariel, Ravemose, ank. Skon-
vik 27/5. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Gefle 26/5. — Leif,
Andersen, ank. Landnan 28/5. — Ludvig, Jørgensen, ank. Hel-
singør 27/5. — Erhardt, Larsen, ank. Bjuroklubb 28/5. — Ema-
nuel, Hansen, ank. Grangemouth 28/5. — Lars Jørgensen,
Jørgensen, ank. Mariager 28/5. — Activ, Mouritzen, ank. Aalborg
28/5. — Agnes, Nielsen, ank. Kolding 28/5. — Valdemar,
Andreassen, ank. Fowey 29/5. — Peter, Hansen, ank. Malmo 29/5.
— Constance, Hansen, ank. Mariager 29/5. — H. C. Jensen,
Larsen, ank. Troon 29/5. — Criterion, Nielsen, ank. Mariager
30/5. — Dagny, Rasmussen, ank. Wemyss 29/5. — Kirstine
Jønsen, Ranhaage, ank. Fuglefjord 31/5. — Alma, Hansen, ank.

Helsingør 31/5. — Kamma, Fisker, ank. Kjøbenhavns Red 30/5. — Union, Anderson, ank. Løhals 1/6. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 2/6. — Maagen, Jensen, ank. Plymouth 1/6. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Havre 1/6. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Pillau 2/6.

Erh. Henry, Jønsen, ank. Allos 25/5. — Anne, Hansen, ank. Aalborg 26/5. — Argus, Jensen, ank. Folkestone 25/5. — Venus, Jensen, ank. Stokkeseyr 25/5. — Lauritz, Folmer, ank. Lysekil 25/5. — Christiane, Petersen, ank. Nysted 25/5. — Sofie, Møllmann, ank. Leith 25/5. — Christian, Fabricius, ank. Warnemünde 26/5. — Solon, Eriksen, ank. Volgust 26/5. — Duon, Andersen, ank. Kjøbenhavn 25/5. — Iris, Stegmann, ank. Halmstad 26/5. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. Petersborg. — Atlantic, Rasmussen, afg. Douglas 26/5. for St. John. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Pillau 27/5. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Havnefjord til Geestemünde. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Burgstaaken 27/5. — Albertha, Kromann, afg. Setubal 27/5. til Königsberg. — Hekla, Fabricius, afg. Cadiz 27/5. — Ceres, Bager, ank. Randers 28/5. — Emanuel, Kock, ank. Lysekil 29/5. — S. L. Weber, Christensen, ank. Kjøbenhavn 29/5. — Arielis, Andersen, ank. Isafjord 28/5. — Amor, Hansen, ank. Folkestone 28/5. — Mars, Stegmann, ank. Halmstad 30/5. — Valkyrion, Weber, afg. Cadiz 29/5. til Chatham. — Gloria, Kromann, ank. Grangemouth 29/5. — Nautia, Stærke, ank. Akuriery 29/5. — Kastor, Alhertsen, ank. Arndal 29/5. — Herkules, Bager, ank. Landskrona 29/5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. Juni 1914. — M/S. »Morten Jensen«. — Tysk Soretsdom. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Sofarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Indreg. Varemærke.

HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

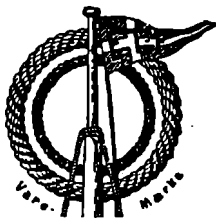
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laestpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Losspladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

LANDMANDSBANKEN

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



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra
Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 20. Juni 1914, Formiddag Kl. 10¹/₂, paa Hotel »Langeland« i Rudkjøbing.

Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

P. B. V.
C. P. LUND,
Formand.

Damper til Salg.

ca. 1950 Tons d. w., bygget 1907, store Luger, godt egnet til Kulfart, vel vedligeholdt og stor Maskinkraft.
Fast Købesum Kr. 300,000 —. 1. Prioritet ca. Kr. 150,000 —, 2. Prioritet ca. Kr. 75,000 —. Udbetaling Kr. 75,000 —.
Billet, mrkt. „1000“, modtager dette Blads Kontor.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.
Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
i Kjøbenhavn.

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: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kriktianngade 1^a. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 10124

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.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenasura 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.
i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“. Central 256 og 10756.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Eklvperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

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

Tlf. F. Nielsens Søn Tlf.
2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og nøjagtigt til moderate Priser.

ZOOLOG. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.



TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller. „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 64 11.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Vollhorn“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditør,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76.
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareförningen.

Garanterar reell behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförning.

Hecksher & Søn's Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

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 & Bentln's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 41 40.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

C. HANSEN

BJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henholdende til
Nutidens billigere Priser

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

levere 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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faases overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
 Vesteragaade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
 Alt Skibearbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteragaade, **Aalborg.**
Metaltøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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“.

Prøvegang
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, København«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

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. Pettelinie 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.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
 Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
 Adelgade 79. København K.
 Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
 Telef.: 6817 6818 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Eksportfager i Frihavnen.

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyttskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf.
 76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
 Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
 Forlang Projekter & Tilbud.

Kunstfyrværker Fritz Busch

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

Laboratorium: Bopæl:
 Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
 Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperung.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
 NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

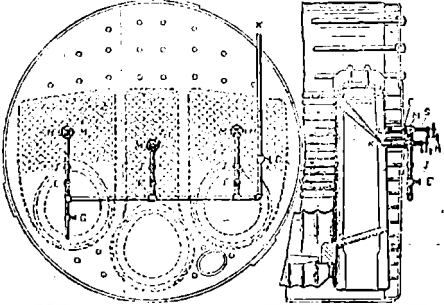
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Juni 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den høieste Del af Kedlen. Denser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower som Minutter dugllg. er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Træknet.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMANTÉ“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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 Skibsuphre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eftf.
Selvtvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

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

1/2 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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klibefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningdug.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.
Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionsikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motorolier.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Bør og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.
NB. For at være sikker paa at faa den **ægte Motorpetroleum**, bør Forbrugerne endelig paase, at Embalagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**
D. D. P. A.
* * *
Det danske Petroleums Aktieselskab.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
Kramtåpaksler 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**
Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon
Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

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

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

RATIN



State-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Bjorch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efferl., Høstlager.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berg-Larsen. Telf. 120.

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.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon
8901.
6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 L. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.
4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.
4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.
4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst,
Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

„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 Blaaenkelternes Eftf.,
Mr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

NORDISK SKIBSREDERFORENING.

Den aarlige Generalforsamling afholdes paa Hotel
„Phoenix“ i Kjøbenhavn Torsdag den 30. Juli førstkom-
mende, Kl. 3¼ Eftermiddag. BESTYRELSEN.

Havnefoged.

Posten som Havnefoged ved Rønne Havn, der lønnes
med 1500 Kr. aarlig, stigende med 200 Kr. hvert 5. Aar til
2100 Kr., er ledig. Stillingen er pensionsberettiget mod at
der tilsvares Tilskud efter Pensionsreglementet. — Bolig for
en billig Leje vil eventuelt blive anvist.

Ansøgninger kunne indgives til Borgmesterkontoret inden
Juni Maanedes Udgang.

Rønne Borgmesterkontor, den 5. Juni 1914.

Knud Wøldike.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

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

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Kingston paa Jamaica. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Frederikshavn i Finland — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende den 13. internationale Søfartskongres, der skal afholdes i Stockholm i Aaret 1915. — Skrivelsen toges til Efterretning.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Benyttelsen af Bugserdampere ved Ind- og Udsejlingen af Konstantinopels Havn. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme med Oversigt over de i forskellige nærmere angivne Lande gældende Regler angaaende de Forpligtelser, der i Henhold til Lovgivningen paahviler Redere af Handelsskibe overfor deres Kaplajner, Officerer og Besætninger, samt en Fremstilling af Lovbestemmelser, sigtende til at sikre Disciplinens Opretholdelse om Bord. — Skrivelsen toges til Efterretning.

6. Skrivelse fra Samme med Uddrag af de ved kgl. svensk Forordning af 28. November 1913 angaaende Opgivelse i statistisk Øjemed i Sverig ved Ind- og Udførsel af Varer fastsatte Regler, der traadte i Kraft d. 1. Januar d. A. — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme angaaende de fremmede Skibe af den franske Regering paalagte Gebyrer og Pligter. 2. Behandling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« om Oplagelse i Repræsentationen. 1. Behandling.

9. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Forslag til Ændringer i og Tillæg til de nugældende Havne- og Brotakster. — Sagen overgaves til Behandling i et Udvalg.

10. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af en for trykt offentliggjort Hvidbog indeholdende en Oversigt over de af den britiske Stat i 1912—13 udbetalte Statssubventioner til Dampskibsselskaber, hvis Skibe sejler paa Ulandet eller Kolonierne. — Skrivelsen toges til Efterretning.

11. Skrivelse fra Bestyrelsen for »La Société internationale pour le développement de l'enseignement commercial« danske Afdeling, om at vælge en eller to Repræsentanter til at tiltræde en Æreskomité i Anledning af et internationalt Erhvervskursus her i Byen i Sommeren 1915. — Formanden, Direktør Carl Will, og Direktør N. Høst valgtes til at tiltræde Komiteen.

12. Skrivelse fra Handelsministeriet med Betænkning angaaende Natsignaler ved Signalstationerne i Danmark. — Sagen overgaves til Behandling af et Udvalg.

Kjøbenhavn, den 11. Juni 1914.

I nærværende Blads Nr. 91 for 1919 gav Hr. Navigationslærer T. h. F u n d e r i sin Tid en indgaaende Beskrivelse af det af Dr. Anschütz-Kaempff i Kiel konstruerede saakaldte Rotations- eller Gyroskop-Kompas, ledsaget af flere gode Afbildninger. Dette Apparat, hvis væsentligste Fordel overfor det gamle Kompas bestaar i dets Uafhæn-

gighed af Jordens magnetiske Kraft, ligner i sit Ydre næsten ganske det gamle Kompas.

Det egentlige Gyroskop (Snurren) er anbragt under Kompassrosen i Forbindelse med denne, og Drivkraften er en elektrisk Strom. Da de utallige Forstyrrelser og mangfoldige Mangler ved det magnetiske Kompas bortfalder ved Gyroskopkompasset, og dette kun har Afvigelser ved betydelige Forandringer af den geografiske Bredde, som dog til enhver Tid kan beregnes nøjagtig i Forvejen, kommer dette Kompas uden Tvivl Idealet af et Kompas nær. Det er allerede i flere Aar blevet prøvet om Bord i tyske og andre Orlogsskibe, og det har der vist sig, at Skibets Manøvrering, dets Jerndeles Magnetisme, Maskinernes Gang, ja selv Affyringen af det svære Skyts m. m. ikke har vist den ringeste Indflydelse paa Instrumentets Gang, idet dette nøjagtig bibeholder Retningen Nord—Syd.

I dette Kompas har man derfor ogsaa bl. a. fundet et meget paalideligt Orienteringsmiddel for Undervandsbaade, hvor det magnetiske Kompas paa Grund af de indskrænkede Pladsforhold ikke kan undgaa at komme under Paa-virkning af de tæt omgivende Jernmasser. Det er saaledes anbragt i den danske Undervandsbaad »Havmanden«.

I de senere Aar er der dog ogsaa sket Fremgang paa Gyroskopkompassets Omraade og navnlig menes et amerikansk Fabrikat eller The Sperry Gyroscope compass Co.'s Princip at have visse Fortrin. Et saadant skal nu anbringes i en af vore ny Undervandsbaade, »Nymfen«, og har forinden dette sker, i disse Dage været forevist i Funktion hos Sperrys herværende Generalrepræsentant, C o r n e l i u s K n u d s e n, i dennes ny nautiske Udstillingslokaler paa Købmagergade, hvor det har vakt megen Interesse blandt de Sagkyndige.

Prisen paa disse Kompasser er dog meget betydelig, fra 20.000 Kr. til 40.000 Kr., saa foreløbig kan det næppe ventes at de bliver almindelige i Handelsmarinen, dog kan det tænkes, at store Dampskibsselskaber vil finde det hensigtsmæssigt at anskaffe et saadant Kompas til Kontrol af de magnetiske Kompasser, særlig i deres nybyggede Skibe, da det med en forholdsvis ringe Bekostning skal kunne skiftes fra et Skib over i et andet.

The Year Book of Wireless Telegraphy & Telephony 1914. Gennem Marconiselskabets herværende Repræsentanter, A/S. S o p h u s B e r e n d s e n, har vi modtaget et Eksemplar af ovennævnte Bog, der er affattet paa Engelsk og vil være til Nytte for enhver, som ønsker at forskaffe sig Underretning angaaende Verdens Stationer for traadløs Telegrafering, Takster for Telegrammer, de Love og Bestemmelser, der ordner den traadløse Telegrafering, de Forsøg og Fremskridt, der til Dato er gjort paa den traadløse Telegraferings Omraade m. m. Bogen, der tæller c. 850 Sider, koster 2/6 Netto. Den indeholder bl. a.: Den internationale Radiotelegraf Konvention, et Uddrag af den internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Soen, Love og Anordninger angaaende traadløs Telegrafering i de forskellige Lande, en Fortegnelse over Verdens traadløse Telegrafstationer med et sig dertil sluttende Kort over disse, en Fortegnelse over Verdens Skibsstationer, en Fortegnelse over de Kalde-Bogstaver, der er tildelt hver af disse Stationer, forklarende Bemærkninger over Bolger og Bolgebevægelser m. m., samt Problemet om traadløs Telefoning, traadløs Telegraferings Betydning for Handelen, Meteorologien, internationale Tids- og Vejrsignaler, og ende-

lig forskellige Formler og Tabeller, biografiske Notitser, Literatur angaaende traadlos Telegrafering og Telefonering m. m.

Den indenskærs-patagoniske Sovej. Foreren af en engelsk Dampner »Lamington«, som for ikke længe siden er ankommet til Leghorn fra Galeta Colosa (Chile) med en Ladning Salpeter, beretter, i Følge »Shipp. Gaz.«, at han paa denne Rejse benyttede den indenskærs patagoniske Sovej fra Kap Tres Montes, og ingen Vanskelighed havde ved at komme igennem. Han paastaar, at han sparede Tid herved og undgik den Risiko, som daarligt Vejr frembyder ved at gaa udenskærs. Efter Kaptajnens Mening vilde nogle faa Mærker flere i Farvandet gavne Navigationen meget og vilde til enhver Tid lette Gennemsejlingen.

Kejser Wilhelm-Kanalen. Den 24. Juni skal den udvidede Kejser Wilhelm-Kanal, i Følge »Hansa«, aabnes for Trafiken, i Overværelse af den tyske Kejser. Kanalens større Bredde er nu gennemført over det hele, hvorimod den krævede Dybde endnu paa enkelte Steder skal tilvejebringes ved Opudring. Broanlægene er heller ikke færdige paa alle Steder. Nogle af dem vil endogsaa kræve en Del af næste Aar.

Bor der sættes Ild paa drivende Vrag? En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« henleder Skibsføreres Opmærksomhed paa det uheldige ved den Sædvane, at sætte Ild paa drivende Vrag, naar disse flyder paa Lasten, f. Eks. med Tommerlast eller anden let Last, da saadanne Vrag fremdeles vil kunne holde sig flydende, selv om det overste af dem er brændt ned. De bliver derved mindre synlige og frembyder større Fare for passerende Skibe, end naar deres Overdel er uskadt.

Bygning af store Sejlskibe. Det bekendte Sejlskibsrederi-Firma F. Laeitz i Hamburg har i Begyndelsen af dette Aar bestilt ikke mindre end tre store Sejlskibe hos Blohm & Voss' Værft, af samme Type som to i Aaret 1911 anskaffede firemastede Staalskibe, »Peking« og »Passau«. Disse, der hver maaler 2.882 Netto Reg.-Tons, skal have vist sig som særdeles gode Sejlere. (Svensk Export).

Skibssammenstød. London, 7. Juni. Dampneren »Corinthian«, der i Gaar ankom til Themsen fra Kanada, stødte ved Greenwich sammen med Dampneren »Oriole«, der blev ramt midtskibs, lagde sig paa Siden og sank i Lobet af 10 Minutter. Passagererne reddedes med Nød og næppe; 17 Mand af Besætningen faldt i Vandet og optoges af Slebedampere. »Corinthian« har tilsyneladende ikke taget Skade. (Ritz. Bur.)

Besejlingen af Panamakanalen. Panama, 8. Juni. Den første Océandampner har passeret Gatun-Sluserne, nemlig Panama Jernbaneselskabets Dampner »Alance«, der er paa 4.000 Tons. Dampneren fortes baade frem og tilbage gennem Sluserne, og Farten varede 1½ Time hver Vej. En stor Menneskemængde overværede Forsøget. (Ritz. Bur.)

Reddet Skibskaptajn. Koge, 8. Juni. Skonnert »Spera« af Rødvig, Kaptajn A. Nielsen, paa Rejse fra Kalmar til Lübeck, har i Østersøen oplaget en tysk Kaptajn, som i otte Timer havde drevet om paa et Stykke Vraggods. Kaptajnen horte til et Skib, der var sunket paa Rejsen fra Fakse til Rostock, og hvis øvrige Besætning var druknet. Det sunkne Skib var hjemmehørende i Westrhauderfehn. (Ritz. Bur.)

Aar bog for den danske Fiskerflaade. Fra Engelsen & Schrøder, her, har vi modtaget den for enhver Fisker uundværlige Aar bog for den danske Fiskerflaade, 21. Aargang, udgivet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning af Fiskeriinspektør F. V. Mortensen.

Belønnet Redningsmand. Ved en lille Højtidelighed paa det herværende norske Generalkonsulat fik en svensk Gartnermedhjælper, Karl Wilhelm Berg overrakt den norske Medalje for ædel Daad i Sølv. Medaljen er tilstaaet ham ved kongelig Resolution af 9. Maj d. A. som Anerkendelse for Redning af Menneskeliv ved Bark »Hebe« af Frederiksstads Forlis den 21. November 1913. Berg var den Gang forhyret med »Hebe« og udmærkede sig under den Bistand, som han ydede ved sine Skibskammeraters Redning.

Konsulatvæsnet. Kongen har under 5. d. M. resolveret, at lønnet Konsul, for Tiden til Tjeneste i San Francisco, J. E. Bøggild, beordres til fra 1. Juli at gøre Tjeneste som Konsul i Chicago og udnævnt Fuldmægtig i Udenrigsministeriet O. Wadsted til lønnet Konsul fra 1ste Juli og resolveret, at Konsul Wadsted beordres til fra nævnte Dato at gøre Tjeneste som Konsul i San Francisco.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler den 9. Juni: Telegram fra Siglufjord: Havkalebaade rapporterer megen Drivis 20 Kvartmil Nord for Skagen og 10 Kvartmil fra Kap Nord, Sydvestlig Kuling.

Lastdampere og deres Lænsningsmidler.

Vi har modtaget følgende:

I de sidste 25—30 Aar er det overvejende Antal Lastdampere indrettet efter forskellige Bundtank-Systemer og har dobbelt Bund under Lastrummene, og som oftest ogsaa under Kedel- og Maskinrum. Denne Bygningsmaade har i høj Grad fremmet Sikkerheden for Skibet ved eventuel Grundstødning, naar Beskadigelsen har indskrænket sig til at være inden for den dobbelte Bunds Omraade, og mangfoldige er de Tilfælde, hvor Skibe med selv meget betydelige Bundskader er bragt sikkert i Havn flydende paa Bundtankene.

Indtræffer der derimod alvorlig Beskadigelse paa Skibet udenfor Bundtankenes Sider eller i Skibssiderne over

1116. Bahama Øerne. Conception Island. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 813. London 1914.)
Vraget af en Dampner ligger paa NW-Siden af *Southampton Rev*, 2,2 Sm 299° (misv. NW. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) fra *North Rock*. En Del af det opstaaende er over Vandet. 23° 55' N. 75° 08' W.

1117. Jamaica N.-Kyst. Port Antonio. Baake nedlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1461. Berlin 1914.)
Baaken paa *Fort Rev*, c. 0,1 Sm N. for det gamle Fort i *Port Antonio*, er nedlagt. 18° 11' N. 76° 27' W.

1118. Jamaica S.-Kyst. Kingston. Baake opført.

(„Notice to Mariners“ Nr. 831. London 1914.)
Paa N.-Kanten af *Middle Ground* er opført en Baake med rød Kegle paa Toppen 1,3 Sm 100° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Fort Augusta* Fyrbaake. 17° 57½' N. 76° 49½' W.

1119. Argentina. Bahía Blanca. Puerto Ingeniero White. Lystønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 811. London 1914.)
En sort Lystønde Nr. 17, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 0,98 Sm 103° (misv. E. $\frac{3}{8}$ S.) fra den hvide og røde Baake paa *Punta Pipa*. 38° 53¾' S. 62° 10½' W.
En rød Lystønde Nr. 18, der viser rødt, fast Lys, er udlagt 0,5 Sm 61° (misv. NE. $\frac{5}{8}$ E.) fra ovennævnte Baake.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1120. Spanien. Algeciras Bugt. Puente Mayorga. Fyr tændt.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 245/1597. Paris 1914.)
Paa *Puente Mayorga* er tændt et rødt, fast Fyr. 36° 10' 30" N. 5° 23' 16" W.

1121. Spanien. Motril. Belysning forandret.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 18/534. Madrid 1914.)
Det røde Fyr paa Yderenden af W.-Molen er slukket, da en Del af Molen er ødelagt. I Stedet for det hvide Fyr paa Yderenden af E.-Molen brænder der et grønt Fyr. *Motril*: 36° 43' N. 3° 30' W.

1122. Østerrig-Ungarn. Paabud om at mindske Farten.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 22/866. Pola 1914.)
Fartøjer, som udfører Arbejder, der kan forstyrres af Søen fra forbisejende Skibe, fører det internationale Signal *M F* (Minsk Farten, Sagte Fart) paa et synligt Sted. Ethvert Skib, der passerer et Fartøj, som viser dette Signal, skal mindske Farten saa meget, at Forstyrrelser udelukkes. Overtrædelse af Paabudet straffes. Særlig ved *Pola* skal man give Agt paa Signalet. Andre Bestemmelser i denne Retning er sat ud af Kraft med Undtagelsen af Bestemmelserne om: 1) at Dampere i *Pola* Havn ikke maa gaa med mere end 6 Sm's Fart indenfor Linien „*Öen S. Pietro*—*Öen S. Andrea*“ og 2) at Fartøjer, som fører det internationale Flag *V*, der viser, at der er Dykker ude, skal passeres med stoppet Maskine indenfor 500 m's Afstand.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2146. København 1904.)

1123. Østerrig-Ungarn. Marmi Bank. Fyr slukkes midlertidig.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 22/867. Pola 1914.)
I Midten af Juni d. A. slukkes *Marmi Bank* Fyr for nogle enkelte Dage. 45° 08' N. 13° 34' E.

1124. Østerrig-Ungarn. Poklib Eiland. Fyr slukkes midlertidig.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 22/869. Pola 1914.)
I Slutningen af Juni d. A. slukkes *Poklib Eiland* Fyr for nogle enkelte Dage. 44° 23' N. 14° 53' E.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerika* E.-Kyst, *Afrika* W.-Kyst, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone årlig foruden Portougifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1065. Danmark. Gjedser Havn. Oplysning om Radiotelegraf-Station.
Radiotelegraf-Stationen ved *Gjedser* Havn modtager kun Telegrammer fra Skibe i Havsnød. Havnen: 54° 34½' N. 11° 53¾' E.
(Danske Lods Side 50. Havne-Lods Side 59. Fyr-Fort. Side 22.)

1066. Danmark. Hestehoved Fyr ESE. Vrag.
Vraget af Kuffen *Biene* er sunket i 13 m Vand 2,2 Sm 118° (misv. SE. $\frac{3}{4}$ E.) fra *Hestehoved* Fyr. Masten er udtaget af Vraget, og mindste Dybde over Vraget er 11 m. En grøn Vragvager med et grønt Flag er udlagt tæt W. for Vraget. 54° 49' 0" N. 12° 13' 5" E.

1067. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Furusund. Vrag.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 22/612. Stockholm 1914.)
En Dampner er sunket ved NE-Pynten ved *Furusund*. Mast og Skorsten er over Vandet. Naar det er mørkt, anbringes der midlertidigt paa Stormasten en Lanterne, der viser hvidt, fast Lys. 59° 40' 06" N. 18° 56' 20" E.

1068. Rusland. Dagö NW.-Kyst. Reikslagt (Reiks Bugt). Fyrbaaker opført.
Somærker udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1413. Berlin 1914.)
1. Ved *Reikslagt* (*Reiks* Bugt) er opført 2 Ledebaaker. Bagbaaken er hvid, Forbaaken rød. Baakerne leder, holdt overet i Pejling 146° (misv. SE. t. S. $\frac{1}{4}$ S.), ind i Bugten og til Anlægspladsen ved *Hohenholm*. I Tiden fra 28de April til 14de November tændes paa hver af Baakerne et hvidt, fast Fyr, naar Skibe forlanger det, ved med korte Mellemrum at vise et hvidt Lys over Rælingen. Bagbaaken: 58° 59' 20" N. 22° 28' 18" E. Forbaaken: 58° 59' 32" N. 22° 28' 01" E.

2. Ud for Indløbet til *Reikslagt* er udlagt: a) En sorthvid Spirtønde med 2 mod hinanden vendte Koste. 59° 00' 11" N. 22° 27' 20" E. b) En hvid-rød Spirtønde med 2 fra hinanden vendte Koste. 59° 00' 07" N. 22° 27' 04" E.
(Kort Nr. 205.)

1069. Tyskland. Königsberg. Havnearbejder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1404. Berlin 1914.)
I *Königsberg* Havn bygges en ny jernbanebro over *Pregel*. De Søfarendes Op-
mærksomhed henledes paa, at der er udstedt særlige Politifordringer for at passere
Arbejdsstedet og 300 m paa hver Side af dette. *Königsberg*: 54° 42½' N. 20° 31' E.

1070. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kollickerort og Ramzow. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1405. Berlin 1914.)
1. *Kollickerort* røde Lyntår er synligt i Pejlinger fra 166° til 356°. 54° 33' 50"
N. 13° 40' 59" E.
2. *Ramzow* hvide Lyntår er synligt i Pejlinger fra 95° til 297°. 54° 35' 2" N.
13° 38' 4" E.
(Kort Nr. 262.)

1071. Tyskland. Jasmund Fyrskib inddrages midlertidig.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1484. Berlin 1914.)
Jasmund Fyrskib vil antagelig i den sidste Halvdel af Juni d. A. blive inddraget
for et Tidrum af c. 3 Uger. 54° 36' 00" N. 13° 41' 42" E.
Taagesignal gives under Fyrskibets Inddragning fra *Stubbenkammer*, To-Stød
hver 25 s. 54° 34' 15" N. 13° 40' 15" E.

II. Sundet, Smalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1072. Danmark. Sundet. København. Radiotelegraf-Stations Kaldesignal.
Københavns Radiotelegraf-Stations Kaldesignal er „OXA“. c. 55° 41' N. 12°
36½' E.
(Danske Lods Side 68. Havne-Lods Side 104. Fyr-Fort. Side 12.)

1073. Danmark. Store-Bælt. Kallundborg. Oplysning om Fyr.
Den 1ste Juli 1914 tændes paa Havnens ny E.-lige Molehoved et grønt, fast
Fyr. Flammens Højde: 4½ m. Linseapparat. Graa Fyrmast. 55° 40' 37" N. 11°
05' 39" E.
Samtidig slukkes den grønne, midlertidige Lanterne.
(Kort Nr. 220, 227 og 251. Havne-Lods Side 84. Fyr-Fort. Nr. 263.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/1068. København 1913.)

1074. Danmark. Farvandet Syd for Fyon. Faaborg. Palle dannet.
Ifølge Indberetning fra Chefen for Krydsøren *Højndal* ligger der mellem 4 og
6 m-Kurverne E. for Indløbet til *Faaborg* Havn en Palle med Dybder fra 3,0 til 3,6 m
Vand. Det lægste Vand findes c. 12 m S. for E.-Molen c. 65 m 110° (misv. SE. t. E.
¾ E.) fra Fyret paa det E.-lige Molehoved. Det formenes, at Pullen skyldes Ud-
kastning af Fyld under Havnearbejderne ved den ny Havn. Fyret: 55° 05' (36") N.
10° 14' (32") E.
(Kort Nr. 238. Havne-Lods Side 48.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1075. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Midlertidige Pæle.
I Juni d. A. vil der i *Aalborg* Havn — paa Strækningen mellem Spritfabrikkerne
og *Nyhavn* — til Forsøg blive nedrammet nogle Pæle, der vil blive stående i c. 14 Dage.
Hver Pæl afmærkes med et grønt Flag eller en hvid Lanterne. *Nyhavn*: 57° 03' 0" N.
9° 55' 0" E.

1109. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Governors Island Extension Fyr. Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1671. Washington 1914.)
Taagesignalet ved *Governors Island Extension* Fyr er forandret saaledes, at Klokk-
ken giver Et-Slag hver 10 s. i Stedet for hver 30 s. 40° 41' 35" N. 74° 01' 13" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/681. København 1914.)

1110. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Staten Island. Great Kills Havn. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1672. Washington 1914.)
Great Kills hvide Fyr med Et-Formørkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. er
tændt. Fyret vises fra et hvidt Hus paa en rød Duc d'Albe i c. 2 m Vand. Flammens
Højde: 4 m. Brændetid: 15de Marts—15de December. c. 40° 31' 25" N. 74° 07' 55" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/489. København 1914.)

1111. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tail of the Horse-shoe. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1677. Washington 1914.)
Vraget af Lægteren *Don Pedro II*, som var sunket i 5,4 m Vand 93° (misv. E.
¾ S.) fra *Thimble Shoal* Fyr og 311° (misv. NV. ¼ N.) fra *Cape Henry* Fyr, er bort-
taget. Mindste Dybde paa Stedet er nu 5,1 m. *Thimble Shoal* Fyr: 37° 00' 52" N. 76°
14' 24" W.

1112. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Dividing Creek. Fyr tændt. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1679. Washington 1914.)
Dividing Creek Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa den W.-lige Side af
Indsejlingen til *Dividing Creek*. c. 37° 42' 45" N. 76° 17' 00" W.
Samtidig er *West Flats* Spiritønde 1 inddraget.

1113. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout. Wreck Point. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1680. Washington 1914.)
Under Reparationen af *Wreck Point* Fyr, er tændt et Fyr med samme Karakter
120 m 200° (misv. SSW.) fra det oprindelige Fyrs Plads. Gamle Plads: 34° 36' 56"
N. 76° 32' 24" W.

1114. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Høg Island Channel. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1688. Washington 1914.)
I *Høg Island* Kanal er følgende Fyr forandret:
Moultrieville Fyr viser rødt Lys og har Nr. 4;
Sullivan Island Breakwater Fyr viser hvidt Lys og har Nr. 3;
Sullivan Island Cove Fyr Nr. 2 viser hvidt Lys og har Nr. 1;
Sullivan Island Cove Fyr Nr. 1 viser rødt Lys og har Nr. 2.
Moultrieville Fyr: 32° 46' 04" N. 79° 52' 06" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1115. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Harbor. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1684. Washington 1914.)
Charlotte Harbor Entrance Klokketønde er ombyttet med en lodret stribet Lys-
og Klokketønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,8 s, Mørke 2,7 s. 26° 39' 50"
N. 82° 19' 32" W.

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Aaret 1913.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening af-
lægger herved følgende Beretning om Foreningens Virk-
somhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte efter Tur paa den
sidste ordinære Generalforsamling: C. P. Lund, Helle-
rup, N. J. Ohlsen, Marstal, og Alfred Nielsen,
Rudkøbing, der alle genvalgtes enstemmigt.

I et umiddelbart efter Generalforsamlingen afholdt Be-
styrelsesmøde valgtes, ligeledes enstemmigt, C. P. Lund
til Formand og N. J. Ohlsen til Næstformand.

Foreningens Bestyrelse har saaledes i det forløbne Be-
retningsaar bestaaet af C. P. Lund, Hellerup, Formand;
J. C. Carlsen, Marstal; J. Ph. Jørgensen, Thuro;
F. L. Knakkegaard, Nykøbing M.; A. M. Knud-

sen, Sønderho; Alfred Nielsen, Rudkøbing; N. J.
Ohlsen, Marstal, Næstformand; og C. V. Petersen,
Svendborg.

Kredsstyrelserne.

Navigationsslærer H. J. Christensen, Marstal, er
fratraadt som Kredsformand for Ærø Kredssty-
relse, og Skibsreder L. J. Bager jun., ligeledes af
Marstal, har overtaget dette Hverv.

Foreningen skylder den afgaaede Kredsformand Tak
for den store Interesse, han altid har vist Foreningens Ar-
bejde.

Regnskabet.

Foreningens Regnskab for Aaret 1913 udviser fol-
gende:

Indtægt.

Udgift.

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Kassebeholdning pr. 31. December 1912 ..	494	70	Administrationsudgifter:				
Indestaaende i Handels- og Landbrugsban- ken i Svendborg pr. 31. December 1912 ..	11	35	Kontorudgifter	67	64		
Indbetalt af Kredsafdelingen for:			Lønninger, Kontorleje m.m.	2 500	00		
Bornholm	131	37	Porto og Telegrammer	62	96		
Sjælland	248	55	Annøer og Brandpræmie ..	14	70		
Fyn og Langeland	2 961	60	Bogtrykkerarbejde	108	00		
Ærø	2 906	78	Revision	40	00		
Østjylland	132	00	Bladhold	12	90		
Nordjylland	78	00	Telefon	80	05		
Thyland og Mors	123	20	Rejsseudgifter til Fællesrepræ- sentationens Møder	1 245	00	4 387	40
Fanø og Vestjylland sydfør Limfjorden	232	75	Andre Rejsseudgifter	226	15	500	00
	6 814	25	Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen ..			45	00
Overordentlige og udenlandske Medlemmer.	282	70	Stenografering ved Generalforsamlingen ..			136	00
Renter	84	61	Udgift ved Generalfors. og andre Møder			4	50
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart refunderet Rejsseudgifter	1 245	00	Forskelligt				
Haandbogen i praktisk Sømandsskab betalt Restgælden	50	00	A/S Dansk Søfartstidende: Kr. Ø.				
D. S. R.-Forenings Andel ved Salg af Haand- bogen i Aaret 1913	565	00	Abonnement i 2. Halvaar 1912.	1 122	60		
			do. i 1. do. 1913.	1 368	00		
			do. i 2. do. 1913.	1 350	50	3 841	10
			Restance			10	00
			Indestaaende i Handels- og Landbrugs- banken i Svendborg pr. 31. Decbr. 1913			480	76
			Kassebeholdning pr. 31. December 1913 ..			142	85
	9 547	61				9 547	61

Balance pr. 31. December 1913.

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.
AKTIVER			PASSIVER		
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg pr. 31. Decbr. 1913.....	480	76	Saldo	1 067	14
Kassebeholdning pr. 31. Decbr. 1913.....	142	85			
Kontorinventar..... Kr. 478 64					
÷ 10 % Afskrivning..... » 47 86					
	430	78			
Anskaffet Inventar i Aaret 1913	12	75			
	1 067	14		1 067	14

Svendborg, den 2. Februar 1914.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag samt efterset Kassebeholdningen og befundet alt i Orden.

Svendborg, den 6. Maj 1914.

P. N. Harbye.

R. S. Hansen.

Foreningens Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Foreningens Delegerede har i Aaret 1913 bestaaet af: Formanden, C. P. Lund, Sekretæren, C. Minor Rasmussen, og J. C. Carlsen med henholdsvis følgende Suppleanter J. Ph. Jørgensen, C. V. Petersen og Alfred Nielsen.

Formanden har tillige haft Sæde i Repræsentationens Forretningsudvalg.

Kaptajn Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Salget af Bogen har været omtrent som sidste Aar.

Restgælden til Foreningen er udbetalt, hvorefter Forfatteren ifølge Kontrakt, og efter at Udgiften ved Salget er fradraget, tilkommer Halvdelen af Salgssummen.

Da Oplaget snart kan ventes udsolgt, forberedes Udgivelsen af en tredje Udgave, idet Bestyrelsen til Bestridelse af en Del af Udgifterne herved haaber at kunne opnaa et Tilskud paa Finansloven ligesom til de tidligere Udgaver.

Internationale Signaler til Angivelse af Undervandsbaades og Vrags Tilstedeværelse.

Det meddeltes i sidste Beretning, at Fællesrepræsentationen havde nedsat et Udvalg til Overvejelse af internationale Signaler til Angivelse af Undervandsbaades og Vrags Tilstedeværelse. Dette Udvalg har afgivet en Betænkning, hvori bl. a. udtales:

»Paa Fællesrepræsentationens Møde den 7. September f. A. overdroges det undertegnede Udvalg det Hverv at undersøge Hensigtsmæssigheden af, at der i de internationale Søvejsregler optages Bestemmelser angaaende Signaler til Angivelse af Undervandsbaades og Vrags Tilstedeværelse samt Forholdsregler for Manøvrering under saadanne Forhold.

Udvalget har derefter henvendt sig til Hr. Kaptajn A. Bruun, Forfatteren af den Artikel i »Nationaltiden«s Søfartstidende for 21. Juli f. A., som har foranlediget Fællesrepræsentationen til at lægge Sagen op. Hr. Kaptajn Bruun har velvilligst indsamlet de som Bilag medfølgende Oplysninger om de hidtil af de vigtigste søfarende Nationer bekendtgjorte Bestemmelser og derefter deltaget i Udvalgets Forhandlinger om Sagen til-

ligemed Hr. Kaptajn H. Rechner, der efter derom sket Opfordring beredvilligt har stillet sin Sagkundskab paa Undervandsbaadomraadet til Udvalgets Disposition.

I Henhold til det i Betænkningen udtalte foreslaar Udvalget derfor Fællesrepræsentationen at henlede Ministeriet for Handel og Søfarts Opmærksomhed paa, at det formentlig vilde være ønskeligt og praktisk, om der mellem de søfarende Nationer kunde opnaas Enighed om at give de internationale Søvejsregler en Tilføjelse af følgende Indhold:

»Et Ledsagefartøj for Undervandsbaade skal om Dagen paa et let synligt Sted føre 2 røde, firkantede Flag, det ene 1 m lodret over det andet.

Passerende Skibe bør holde godt Udkig efter Undervandsbaade under Op- eller Neddykning, da saadanne ikke kan paa-regnes at være under Kommando og ej heller i Stand til at føre det herfor paaudte Signal.»

Man skal bemærke, at Bestemmelsen synes at kunne tilføjes Artikkel 4 som et nyt Punkt c. hvad dog vil medføre, at der i denne Artikkel Punkt c efter Ordet: »Artikkel« indskydes: »foran« og i sammes Punkt d Ordet »Artikkel« ændres til: »Artikkels forudgaaende Punkter«. Da det imidlertid er Udvalget bekendt, at Ministeren for Handel og Søfart har nedsat en Kommission til Overvejelse af de internationale Søvejsregler m. m., har Udvalget ikke villet stille noget Forslag i saa Henseende, men henstiller til Fællesrepræsentationen at foranledige, at nærværende Betænkning, ledsaget af den samlede Fællesrepræsentations eventuelle Bemærkninger til samme, gennem Ministeriet for Handel og Søfart tilstilles nævnte Kommission til Afbenyttelse ved dens Arbejde.

Hvad dernæst angaar det andet til Udvalgets Behandling henviste Spørgsmaal, nemlig midlertidig Afmærkning af Vrag og andre fastliggende Forhindringer for Navigeringen, tør Udvalget vistnok forudsætte, at de derhen hørende Forhold allerede er Fællesrepræsentationens Medlemmer saa bekendte, at man kan indskrænke sig til uden yderligere Motivering at foreslaa, at Fællesrepræsentationen i sin foran omhandlede Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart inkluderer en Opfordring til at søge optaget i de internationale Søvejsregler de af Washington Konferencen 1889 anbefalede Regler for midlertidig Afmærkning af Vrag og lignende Forhindringer for Skibsfarten. Udvalget formener dog, at disse Regler ikke vil kunne

indpasses i noget af de Afsnit, de internationale Søvejsregler foreløbig indeholder, men maa tilføjes som et helt nyt Afsnit, der imidlertid da mulig kunde blive Begyndelsen til internationale Regler for Farvandsafmærkning. Allerede ved Oplagelsen af Afsnittet om Nødsignaler er man jo gaaet ud over at lade de internationale Overenskomster indskrænke sig til Søvejsregler i strengeste Forstand, d. v. s. Forholdsregler til at forhindre Sammenstød mellem Skibe, og kommet ind paa, hvad man maaske kunde kalde: »Internationale Regler til Fremme af Sikkerheden paa Søen».

Fællesrepræsentationen har tiltraadt Betænkningen og indsendt den til Ministeriet for Handel og Søfart.

Mellem Danmark og Sverrig er der afsluttet en Overenskomst angaaende lige lydende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vragssignaler i Sundet og Forholdsregler ved Passage af Vragfyrskebe eller anden Afmærkning af Vrag. Disse Bestemmelser, der er traadt i Kraft den 1. Maj 1914, har været optaget i Dansk Søfartstidende for 8. Januar 1914, hvortil iøvrigt henvises.

Det anbefales Skibsførerne at gøre Anmærkning i de pagældende Kort og Farvandsbeskrivelser angaaende disse ny Bestemmelser.

Signaler efter Mørkets Frembrud i Henhold til § 13, 3. Stykke i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget. I Henhold til nævnte Paragraf bemyndiges Justitsministeriet til efter forud indhentet Godkendelse af Ministeriet for Handel og Søfart ved Bekendtgørelse at fastsætte, hvilke Signaler Skibet vil have at føre, hvis det indkommer efter Mørkets Frembrud.

Sidstnævnte Ministerium har tilskrevet Repræsentationen, at Norge, Sverrig, Rusland, Tyskland og Holland ingen Regler har herom, at der i Frankrig ingen ensartede Regler findes, men at der for Tiden er Forslag under Overvejelse om Indførelse af saadanne, samt at England vel har fastsat Regler herom, men at disse mulig i en nær Fremtid vil blive ændret. Ministeriet har under Hensyn hertil ment det rigtigst at stille Sagen i Bero — i hvert Fald indtil Frankrigs og Englands definitive Stilling til Spørgsmaalet foreligger. Repræsentationen har sluttet sig til dette Synspunkt.

Internationale Søvejsregler.

Ministeriet for Handel og Søfart har nedsat et Udvalg til Overvejelse af Søvejsreglerne og Nødsignalerne samt af Reglerne om Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner og Lydsignalapparater. Til at deltage i Udvalgets Arbejde har Repræsentationen anbefalet Kaptajn A. V. Knudsen, Medlem af Repræsentationen, der ogsaa er indtraadt i Udvalget.

Lodsforhold.

Danmark. Lodsning under Bugsering. Forhandlingerne med Lodsmyndighederne har været fortsat, uden at der endnu foreligger noget endeligt Resultat.

England. Lodstvangen paa Themsen. Redernes Opmærksomhed henledes paa den i London Lodsdistrikt fra 1. September 1913 indførte Lodstvang.

Medens »Merchant Shipping Act af 1894» fritog Skibe, der ikke medførte Passagerer, for Lodspligt i London Lodsdistrikt, naar de ankom fra eller afgik til Havne nord- og østfor Brest (denne inkl.) indfører de ny Bestemmelser praktisk talt Lodspligt for alle Skibe over 50 Tons Brutto.

Den Lodspengene fra Søen til Gravesend og til Søs igen for en almindelig Skonnert andrager omved 15 £, som Skibsførerne almindelig har sparet ved ikke at tage Lods,

hvor der ved fremtidig Fragtslutning tages Hensyn til disse ny Udgifter.

Angaaende de nærmere Bestemmelser for Lodstvangen henvises til Foreningens Meddelelse herom i Dansk Søfartstidende for 25. September 1913, men da det kan være Tvivl underkastet, hvorledes Bestemmelserne skal forstås, naar et Skib sejler baade i Home Trade og i Foreign Trade, angives efter Norges Handels- og Søfartstidende følgende fra Trinity House indhentede Oplysninger:

Dersom et Skib, der sejler baade i Home Trade og Foreign Trade, er udenfor Home Trade Grænserne i 60 efter hverandre følgende Dage, opnaar det ikke ved Tilbagekomsten til Home Trade Grænserne Frihed til at sejle uden Lods, før det har sejlet indenfor disse Grænser i 15 Dage. Disse 15 Dage regnes fra den Dag, Skibet forlader den første Home Trade Havn, og omfatter saavel Tiden i Havn som i Søen.

Lodstaksterne paa Themsen. Paa Initiativ af Udenrigsministeriet har der mellem dette Ministerium paa den ene Side og Repræsentationen og Foreningen paa den anden været ført Forhandlinger med det Formaal at opnævne Delegerede til overfor de engelske Lodsmyndigheder at paapege, hvor uretfærdig en Takstberegning efter Skibenes Dybgaende alene er for de mindre Skibe, og hvor uforholdsmæssigt haardt, dette vilde ramme de danske Sejlskibe.

Repræsentationen har derefter under 21. Marts 1914 tilstillet Foreningen et fra Ministeriet for Handel og Søfart modtaget Udkast til en Tarif for de Lodsgebyrer, der vil være at opkræve i London Lodsdistrikt, og anmodet om de Ytringer, hvortil Udkastet maatte give Anledning. Udkastet var ledsaget af en Skrivelse, hvori der var fremsat forskellige Eksempler paa, hvor uforholdsmæssig høje Lodspengene efter denne Tarif vilde blive for vore Sejlskibe.

I denne Anledning har Foreningen bl. a. udtalt følgende:

»Det er rigtigt, som der ndtales i Skrivelsen, at de foreslaede Takster er i høj Grad ugunstige for smaa Sejlskibe sammenlignet med Dampskibe, og de opgivne Eksempler taler i saa Henseende for sig selv. Ligeledes er det rigtigt, at en Takst, hvor Skibets Dybgaende sammen med dets Brutto-Tonnage lægges til Grund og med en Reduktion for smaa Skibe, vil være den mest retfærdige, derimod vil Skibets Bæreevne vanskeligt kunne anvendes, da Takst-Tabellerne derved vistnok vil blive for udviklede, og Brutto-Tonnagen er jo ogsaa et nogenlunde godt Udtryk for et Skibs Bæreevne.

I Tilslutning til det i fornævnte Skrivelse udtalte skal man tillade sig at bekløde Opmærksomheden paa, at den Reduktion af Taksterne, som gives Dampskibe, ogsaa burde gives Sejlskibe, der bugseres, thi det, at Sejlskibe bugseres, gør jo Lodstjenesten ligesaa let paa disse som paa Dampskibe.

Paa Side 2 og øverst paa Side 4 i Tabellen angives det Mindste-Dybgaende, hvorefter Lodspengene beregnes, til 8 Fod og længere node paa Side 4 til 12 Fod, hvorved smaa Sejlskibe i Ballast, særligt i det sidste Tilfælde, yderligere faar Lodspengene uforholdsmæssigt forhøjede.

Det samme maa siges om Mindste-Tonnagen (500 Tons) for »Extra Services», Side 6; Mindste-Dybgaendet (10 Fod) for Lodsning ind og ud af Harwich og Mindste-Tonnage (500 Tons) for »Mooring and Unmooring» Side 7. Iøvrigt gælder det samme for alle de paa Side 8 og 9 angivne Mindste-Tonnager og Mindste-Dybgaender.»

Repræsentationen har tiltraadt Foreningens Bemærkning og tilbagesendt Sagen til Ministeriet.

Finland. Lodspligten under Bugsering. I Fortsættelse af, hvad der i Aarsberetningen for 1911 er oplyst, skal meddeles, at Foreningen igen har haft Lejlighed til at beskæftige sig med dette Spørgsmaal, da det underhaanden var meddelt, at der i Finland var udstedt en Forordning, hvorefter Lodspligten under Bugsering var ophævet for danske Skibe. Ved Henvendelse til Udenrigsministeriet og Hr. Skibsmægler Dahlberg, Helsingfors, har man faaet Meddelelsen bekræftet, og Udenrigsministeriet har angaaende Spørgsmaalet tilskrevet Foreningen saaledes:

»I Forbindelse med Skrivelse af 18. f. M. meddeler Udenrigsministeriet i Henhold til en fra den kgl. Generalkonsul i Helsingfors modtaget Indberetning, at Senatets Forordning af 26. Maj 1911, hvoraf Genpart vedlægges, bestemmer, at alle fra et udenrigsk Sted indkommende Fartøjer hjemmehørende i Stater, der har Ret til mestbegünstiget Behandling, er fri for Lodsafgift paa Farter mellem indenlandske Havne, i hvilken Henseende russiske og finske Havne betragtes som ligestillede, saaledes ogsaa, at Lodsfrihed finder Sted ved Fart baade mellem finske Havne indbyrdes og mellem finske og russiske eller henholdsvis russiske og finske Havne.«

Fyr, Vagere m. m.

Foranlediget ved et Indlæg i *Dansk Søfartstidende* har Bestyrelsen tilskrevet Repræsentationen saaledes:

»I Anledning af et Indlæg i *Dansk Søfartstidende* for 27. Februar 1912, omhandlende Spørgsmaalet om Oprettelse af en Taagesignalstation paa Tornby Strand, tillader Bestyrelsen sig, idet den vedlægger Afskrift af det paagældende Indlæg, at anmode den højtærede Repræsentation om at tage under Overvejelse, hvor vidt det paaklagede Forhold er af den Natur, at der bør rettes en Henvendelse til vedkommende Myndighed.«

Repræsentationen har ikke kunnet anbefale Oprettelsen af den omhandlede Taagesignalstation.

Ministeriet for Handel og Søfart har meddelt Repræsentationen, at Marineministeriet vil imødekomme et af Foreningen fremsat Ønske om Anbringelse af en Vager paa Skrams Flak, der vil blive et Styrbords Sømærke med en opadvendt Kost ved NV. Spidsen af Flakket — derimod har Marineministeriet ikke ment at kunne efterkomme Ønsket om en Afmærkning af NV. Spidsen af Avernakø og Ljushagen.

Danske Fyrs Brændetid i Taage. Herom har Foreningen tilskrevet Repræsentationen:

»Som det sikkert vil være den ærede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart bekendt, har man i England i afvige Aar gjort Forsøg med at lade Fyrene brænde i Taage ogsaa om Dagen.

Det synes, at disse Forsøg har resulteret i, at der er udstedt ny Bestemmelser for Fyrenes Brændetid, gældende fra 1. Januar d. A., hvorefter alle Fyr, der sorterer under Trinity House, i Taagevejr tændes en Time for Solnedgang og slukkes en Time efter Solopgang.

Da man vel tør gaa ud fra, at de engelske Fyr-Autoriteter har indført disse ny Bestemmelser i den Formening, at Sikkerheden paa Søen derved fremmes, tillader Foreningen sig herved at henvende Opmærksomheden paa dette Forhold, idet man henstiller til den ærede Repræsentations Overvejelse, om det ikke maatte være fornaalstjæligt at gøre Skridt til, at Brændetiden for de danske Fyr bliver den samme, som foran paapeget.«

Gennem Repræsentationen har Foreningen derefter modtaget følgende imødekommende Svar:

»I Anledning af den af den ærede Fællesrepræsentation under 12. ds. fremsendte og tiltraadte Henstilling fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om, at det søges udvirket, at danske Fyr fremtidigt i taaget Vejr tændes en Time for Solnedgang og slukkes en Time efter Solopgang i Lighed med hvad, der finder Sted ved engelske Fyr, skal man herved meddele til videre Bekendtgørelse for Sejlskibsrederi-Foreningen, at Ministeriet allerede tidligere har haft sin Opmærksomhed henvendt paa den paagældende Sag, og at man har truffet Foranstaltning til, at der paa Finanslovsforslaget for Finansåret 1915—16 søges bevilget de fornødne Midler til Genneførelse af den omhandlede Foranstaltning.«

Fyr paa Kap Guardafui (Østafrika).

Den italienske Regering har anmodet de øvrige søfartende Nationer om at deltage i Omkostningerne ved Oprettelsen og Driften af et 1. Klasses Fyr paa Kap Guardafui.

Sagen har været forelagt Repræsentationen, der har udtalt, at den kan anbefale, at Danmark deltager i disse Udgifter, naar et af England fremsat Forslag lægges til Grund for Fordelingen af Udgifterne, nemlig:

- 1) at Englands Bidrag baseres paa Forholdstallet mellem Totaltonnagen af de Skibe, der benytter Fyret, og den Del deraf, som sejler under engelsk Flag, og
- 2) at tilsvarende Bidrag ydes af de andre interesserede Magter.

Valg af et Medlem til Bestyrelsen for Københavns Havnevæsen.

Ministeriet for Handel og Søfart har tilskrevet Foreningen saaledes:

»I Henhold til § 2 i Lov Nr. 109 af 29. April d. A. om Bestyrelsen af Københavns Havnevæsen, af hvilken Lov et Særtryk vedlægges, vil der efter derom af nærværende Ministerium nærmere fastsatte Regler til Havnebestyrelsen være at vælge 2 Medlemmer af de Hovedorganisationer af Skibsredere, der efter Ministeriets Skøn maa anses nærmest interesserede i Københavns Havneforhold.

I denne Anledning skulde man — med Bemærkning, at Ministeriet for Handel og Søfart efter stedfunden Brevveksling med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har fastsat, at de tvende fornævnte Medlemmer indtil videre villo være at vælge af Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening, saaledes at hver Forening vælger et Medlem — tjeustlig anmode den ærede Bestyrelse om at ville foranledige det ommeldte Valg foretaget for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Vedkommende.«

Bestyrelsen har derefter enstemmigt valgt Generalkonsul, Skibsreder Johan Hansen, København, som Medlem af Københavns Havnebestyrelse.

Opbringelse af fjendtlige Undersaatters Ejendom til Søs.

Nordisk Skibsrederforening har tilstillet Foreningen en paa førstnævnte Forenings Generalforsamling i Finse i Aaret 1913 vedtagen Resolution, saalydende:

»Generalforsamlingen udtaler, at den anser Retten til at opbringe fjendtlige Undersaatters Ejendom til Søs som en forældet Lovning fra svundne Tidørs Barbari i Strid med Civilisationen og vor Tids Udvikling af Samfærdslen til Søs.

Videre udtaler Forsamlingen, at af Hensyn til det internationale Handelsamkvem paa Søen bør alene Genstande og Varer, der direkte kan benyttes til Krigsojemed, altsaa navnlig Vaaben og Ammunition, anses som Krigskontrabande.

Bestyrelsen anmodes derfor om at henvende sig til de skandinaviske Landes Regeringer og fremhæve Nødvendigheden af, at disse Reformers fremmes hurtigst muligt ad traktatmæssig Vej.«

Bestyrelsen har oversendt Resolutionen til Repræsentationen, der fuldt ud har kunnet slutte sig til det i Resolutionen udtalte, hvorefter Sagen er tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart.

Aflysning af Sejladsen og Opfyldning af den sydlige Del af Middelgrunden.

Som det meddeltes i sidste Beretning har Repræsentationen fraraadet en saadan Opfyldning; men Marineministeriet fastholder ikke desto mindre sin Beslutning om Udkastning af Affald fra Københavns Havn paa det paagældende Sted med den Bemærkning, at hvis det skulde vise sig, at Opfyldningen vilde faa en uheldig Indvirkning paa Strømforholdene, kunde den stanses.

Repræsentationen har derefter henstillet, at Vandbygningsvæsenet under Opfyldningen burde have sin Opmærksomhed henvendt paa Strømforholdene eller Opgrunding andre Steder, hvilken Henstilling Marineministeriet har lovet at tage til Følge.

Skibes Stoppepligt.

Repræsentationen har meddelt Foreningen, at den ved Skrivelse af 3. Juli 1913 med Cirkulære-Samlæg Nr. 4, 1913, har modtaget Underretning om, at den i Henhold til Toldforordningens § 139, jfr. Plakat af 16. September 1826, for ind- og udgaende Skibe fastsatte Stoppepligt ved Indløbet til Isseljørd, ved Alsødde under Mariager Toldsted og ved Udbyhøj under Randers Toldsted samt den for Skibe, der passerer ind i Helnæsbugten, fastsatte Stoppepligt er bortfaldet fra den 1. Juli 1913 at regne.

Justitsministeriet har endvidere bestemt, at fra nævnte Dato kun de Skibe, som er forpligtet til at hejse Karantæneflag, skal erhverve Samkvemspas henholdsvis ved Rorvig eller Hundested, eftersom de benytter det vestlige eller det østlige Indløb, medens alle andre til de omhandlede Pladser bestemte Skibe, der er forpligtet til at erhverve Samkvemspas, først skal erhverve saadant ved vedkommende Toldsted eller Toldkontrolpost.

Sammenstød og Bjergning.

Som meddelt i Dansk Søfartstidende for 18. Oktober f. A. er Loven om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjergning i Sølov af 1. April 1892 traadt i Kraft den 1. Juli s. A. Da den til enhver Tid gældende Sølov skal findes om Bord paa ethvert Skib, bør Skibsførerne anskaffe sig de nævnte Ændringer til Søloven, der nu paa Foranledning af Foreningen er optrykt og kan faas i Boghandelen som Lov Nr. 103 — 1913.

I en vis Forbindelse med denne Sag staar det i sidste Aarsberetning omtalte Andragende til Danske Skibsejeres gensidige Forsikringsforening for Søfolk om at overtage en Del af den Risiko, der ved Vedtagelsen af den ny Bestemmelse om Sammenstød er paalagt Rederne.

Forsikringsforeningen har under 18. April d. A. herom tilskrevet Foreningen følgende, hvoraf det vil ses, at denne Sag nu er ordnet fuldt tilfredsstillende:

»Under Henvisning til den værdige Forenings Skrivelse af 24. April f. A. tillader vi os herved at meddele, at vor Forening i Dag fra Indenrigsministeriet har modtaget Stadfæstelse paa følgende Tillæg til vore Loves § 2, 2. Stykke:

»samt for Sejlskibes Vedkommende det i Følge Lov Nr. 103 af 29. April 1913 § 1 Rederen paa hvilede Ansvar for Død eller anden Skade paa Person, forarsaget ved Skibssammenstød, dog kun for saa vidt det drejer sig om Besætningen om Bord i Sejlfartøjer, der er forsikrede i Foreningen.«

Det paa den ovenordnede Generalforsamling den 24. September f. A. vedtagne Tillæg til Lovene er saaledes nu godkendt af Ministeriet, der samtidig meddeler, at den eventuelle Udgiftsforøgelse for Foreningen som Følge af Overtagelsen af nævnte Ansvar vil blive baaret af Staten med Halvdelen ligesom Afdelingens øvrige Udgifter.«

Rorkommandoen.

Siden der i Repræsentationen, som meddelt i Aarsberetningen for 1910, blev foretaget en Afstemning, hvor Foreningens Delegerede tilligemed Delegerede fra flere andre Foreninger stemte for Bibeholdelsen af de gamle Udtryk »Styrbord« og »Bagbord«, men med direkte Betydning, har denne Sag hvilet indenfor Repræsentationen og Foreningen.

I Repræsentationens Decembermøde forelaa en Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart, hvoraf det fremgik, at Marineministeriet er sindet at indføre en Ændring i Rorkommandoen, hvorved der gaas over til Systemet Styrbord (Bagbord) i ny Betydning, eventuelt med Benyttelsen af »Til Styrbord« (Til Bagbord), men sidstnævnte Ministerium udbeder sig forinden en Udtalelse fra Ministeriet for Handel og Søfart, dels om dette kan tiltræde Marineministeriets Opfattelse af Spørgsmaalet, dels om det kan forventes, at Systemet i en nær Fremtid vil blive indført i Koffardimarinens.

Ministeriet for Handel og Søfart har hertil svaret, at Spørgsmaalet om en Ændring i Rorkommandoen for Koffardimarinens Vedkommende eventuelt vil komme til Behandling paa den for Tiden i London stedfindende internationale Konference til Drøftelse af Foranstaltninger til Sikring af Menneskeliv paa Soen, ved hvilken Konference Ministeriet er repræsenteret ved Delegerede, og at det derfor ikke ser sig i Stand til for Tiden at udtale sig i Sagen, men maa afvente en nærmere Indberetning fra disse.

Repræsentationen har kunnet tiltræde dette Synspunkt.

Idet Marineministeriet saaledes formentlig ikke vil gaa over til at forandre de nuværende Kommandoord til

»højre« og »venstre«, haaber Bestyrelsen, at Koffardimarinens vil blive forskaanet for denne mildest talt besynderlige Kommando, da to forskellige Rorkommandoer indenfor vort lille Land dog vanskeligt kan tænkes.

Foreningen har tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart følgende i Fyns og Ærø Kredse enstemmigt vedtagne Resolution angaaende Rorkommandoen:

»Generalforsamlingen i Fyns (Ærø) Kredse udtaler, at en eventuel Forandring i den nuværende Rorkommando bør gaa ud paa, at Kommandoordene »Styrbord« og »Bagbord« gives i direkte Betydning — altsaa bliver et Udtryk for den Vej, som Skib, Ral og Ror drejes. Forsamlingen udtaler endvidere, at den bestemt maa fraraade Indførelsen af »højre« og »venstre« som Kommandoord om Bord.«

Aktielovforslaget.

I Aarsberetningen for 1911 blev omtalt det dengang foreliggende af Kommissionen af 25. Oktober 1909 udarbejdede Forslag til en Aktielov.

Som det vil erindres, gennemgik Bestyrelsen Forslaget og udarbejdede en Betænkning til samme, der tilstilledes Ministeriet for Handel og Søfart samt det i Landstinget til Behandling af Forslaget nedsatte Udvalg, ligesom Genparter gennem Kredsstyrelserne blev tilsendt en Del Folketings- og Landstingsmænd.

Skønt dette Forslag har været forelagt Rigsdagen i flere Samlinger, naaede det ikke at blive vedtaget, hvorefter Ministeriet udarbejdede et nyt Forslag, der blev forelagt i Samlingen 1913—1914.

Om end det foreliggende Forslag i den ydre Form har meget tilfælles med Kommissionsforslaget, saa har det dog den store Fordel, at det er mere overskueligt, og at en Del Regler, der neppe stemmer med det praktiske Livs Krav, er udeladt, ligesom det i endnu flere Retninger er overladt til Aktieselskabets Vedtægter at fastslaa de nærmere Bestemmelser for Selskabets Drift og Forretningsmaade.

En Sammenligning med den ovenfor nævnte Betænkning viser, at en Del af de Anker, som Bestyrelsen udtalte mod det tidligere Forslag, er rettet i det ny, og Bestyrelsen mener derfor, efter at den har gennemgaaet Sagen, at selv om alle Bestemmelserne i Forslaget ikke netop er det allerbedste af hvad, man kunde ønske, saa vil det dog være brugeligt og ikke lægge særlige Hindringer i Vejen for Dannelsen og Opretholdelsen af Sejlskibsaktieselskaber.

Forslaget vil neppe blive færdigbehandlet i indeværende Rigsdagsssamling (1913—1914).

Lastelinie.

I Beretningen for 1910 meddeltes, at Bestyrelsen i Anledning af et i Tyskland udarbejdet Udkast til Lastelinie for Skibe over 80 Brutto Tons i »den lille Kystfart« havde henvendt sig til Fællesrepræsentationen og paapeget, at hvis en saadan Lov vedtages i Tyskland og bliver bragt i Anvendelse overfor danske Skibe, vilde dette i høj Grad forringe Fordelen ved Dispensationen fra de danske Lasteliniebestemmelser.

Repræsentationen har senere meddelt, at det gennem de respektive Ministerier er oplyst, at den tyske Regering under Hensyn til, at der indenfor en overskuelig Tid kan ventes en international Ordning af Lasteliniespørgsmaalet, har besluttet i alt Fald ikke foreløbig at udstede ny Lasteliniebestemmelser for Sejlskibe og søgaaende Læglere over 80 Tons i den saakaldte lille Kystfart.

Paa Grund af de store Forarbejder har den i sidste Aarsberetning omtalte internationale Konference i London til Fastsættelse af internationale Bestemmelser angaaende Lastelinie for Koffardiskibe endnu ikke begyndt sit Arbejde.

Certepartibetingelser.

Efter forudgaaende Forhandlinger mellem Kredsstyrelserne for Fyn og Ærø, hvilke Forhandlinger er blevet godkendt af Bestyrelsen, blev der nedsat et Udvalg bestaaende af Kaptajn A. Rasmussen og Kaptajn H. Hansen, begge af Marstal; Skibsreder H. A. Hansen, Thuro, og Skibsreder C. V. Petersen, Svendborg, samt Foreningens Sekretær.

Efter Forslag fra Kredsstyrelsen for Ærø har Udvalget behandlet følgende Sager:

- 1) Klausulen i de franske Trælastimportørers Certeparti, hvorefter Skibet skal betale Diskonto af $\frac{1}{2}$ Fragt.

Efter de Oplysninger, som Udvalget har indhentet hos The Baltic and White Sea Conference, fremgik det, at Konferencen i lang Tid har arbejdet for Klausulens Afskaffelse, men endnu uden Resultat, hvorfor Udvalget mente det rigtigst foreløbig at se Tiden an.

- 2) Adressekommissionen i Rusland.

Det vedtoges at opfordre Rederne til energisk at modarbejde Adressekommissionen, og Udvalget endes i dette Øjemed om Ordlyden af en saadan Opfordring, der har været oplaget i *Dansk Søfartstidende*.

- 3) Indførelsen af Strejkeklausuler i Kul- og Claycertepartierne.

Efter flere Forhandlinger endes man om følgende Udkast, der vil være at forelægge paa Foreningens første ordinære Generalforsamling.

»Hvis der er Strejke eller Lockout paa Ladepladsen, der berører Indtagelsen af Ladningen eller nogen Del deraf, paa den Tid, Skibet vil afsejle til Ladepladsen (Ladepladserne) eller er »off port« eller efter, at Ladetiden er begyndt, og Skibet meldt ladeklart, kan Kaptajnen eller Rederen anmode Befragterne om at erklære, om de vil indgaa paa at beregne Liggedagene, som om der ikke var Strejke eller Lockout, og medmindre Befragteren har givet en saadan skriftlig Erklæring (telegrafisk, hvis nødvendig) inden 48 Timer, har Rederen Ret til at annullere dette Certeparti. Dersom Certepartiet lyder paa at lade efter Tørn, beregnes Liggedagene for en Clayladning til 14 løbende Dage og for en Kulladning til 10 løbende Dage, efter at Skibet har meldt sig ladeklart.

Er en Del af Ladningen indtaget, før Strejkens eller Lockoutens Udbrud, har Rederen Ret til at levere Partladningen paa Bestemmelsesstedet ifølge Certepartiets Betingelser — Skibet beholder kun Fragt for den Del af Ladningen, det bringer frem — og Rederen har endvidere Ret til at komplettere paa Ladepladsen eller andet Sted til samme Bestemmelsessted og til at overtage Ladningen til f. o. b. Markedspris 7 Dage før Strejkens eller Lockoutens Begyndelse.»

Udvalget har endvidere behandlet et fra Verband baltischer Getreide-Exporteure modtaget Udkast til forskellige Certepartibestemmelser for et Sejler-Normalcerteparti for Kornfarten paa Østersøen og foreslaaet en Del Ændringsforslag hertil, som Foreningen skulde søge at hævde overfor nævnte Forbund.

Efter Indbydelse har Sekretæren deltaget i et Møde med Korneksportørerne i Berlin den 21. Marts d. A. og der faaet Lejlighed til at fremsætte Sejlskibsredernes Standpunkt overfor de foreslaaede Bestemmelser.

Man endes paa Mødet om, at Forbundet skulde tilstille Foreningen et Udkast til et Certeparti, hvorom der da kunde forhandles videre.

Bestyrelsen haaber, at det gennem Forhandling med Forbundet maa lykkes at komme til Enighed om et formaalstjenligt Certeparti, der først og fremmest udelukker Muligheden af, at hver Befragter møder frem med sine i Reglen urimelige Certepartibestemmelser.

Endelig vedtog Udvalget at anbefale, at Foreningen arbejder hen til Indførelsen af den internationale Negligence-Klausuls Indførelse i alle Sejler-Certepartier.

Navigationsvæsenets Omordning og Ændring af Sønæringsloven.

I Fortsættelse af det om denne Sag i sidste Aarsberetning udtalte skal Bestyrelsen oplyse om, at efter de paa-gældende Lovforslag var behandlet færdige i Repræsentationen i Begyndelsen af 1913 blev de i 1914 af Søfartsministeren fremsat i Landstinget og derefter overgivet til et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Forinden Forelæggelsen undergik Forslagene i Søfartsministeriet forskellige Ændringer, der hovedsagelig maa betragtes som yderligere Skærper. At Tendensen skulde være gaaet i denne Retning, havde man dog ikke ventet.

For ikke at gaa for meget i Detailler skal man kun nævne nogle af de Ændringer, Forslagene er undergaaet i Ministeriet.

Forslaget til Lov om Sønæringsloven m. m.

I Kommissionsforslaget fastsattes, at kun de Sætteskippere, der agtede at føre Sejlskib med Hjælpemotor, skulde aflægge en Prøve i Motorlære. Regeringsforslaget har ændret dette derhen, at alle, der fremtidig tager Sætteskippereksamen, skal undervises i Motorlære.

Man indser ikke, at der er nogen Grund til at forlange Motorprøve af de Sætteskippere, der agter at føre Sejlskibe uden Hjælpemotor.

I Regeringsforslaget er ligeledes tilføjet den Bestemmelse, at en Motorpasser — ogsaa i Sejlskibe — skal have været Fyrhøder mindst 3 Maaneder i Dampskib.

Da Danmark neppe ejer noget Sejlskib med Hjælpemotor, der tillige har Dampanlæg, synes det meget lidt rimeligt at forlange Fyrhødertjeneste af de Motorpassere, der gaar om Bord i nævnte Sejlskibe. Det vil utvivlsomt blive vanskeligt nok endda at faa Maskinbetjening til disse Skibe.

Endvidere er der i Regeringsforslaget for dem, der vil tage Fiskeskippereksaminerne, foretaget nogle Ændringer med Hensyn til Fartstiden, hvorved de unge Fiskere formentlig for en Del vil blive afholdt fra at gaa om Bord i Fragtfarere, og endelig er Tiden for Lovens Ikrafttræden fastsat til den 1. April 1915.

Da Eksamenen efter den nuværende Lov skal afholdes i Marts og April, og ikke alle Skolerne kan faa Eksamenen afholdt inden Lovens Ikrafttræden, vil det let ses, at den sidste Eksamenstermin efter den gamle Lov vil blive skaa-ret over. Dette vil i flere Retninger være uheldigt.

Forslaget til Lov om Navigationsundervisningen.

Udtrykket i Kommissionsforslaget: »skal den Skolen meddette Godkendelse anses som bortfalden« er i Regeringsforslaget forandret til: »skal Godkendelsen fratages Skolen«.

Bestyrelsen har taget Afstand fra denne Ændring, hvis den tilsigter, at der gives Ministeren en større Myndighed til at nedlægge nogle af Skolerne end tiltænkt i Kommissionsforslaget.

En Deputation for Rederne, bestaaende af Direktør N. Høst og Foreningens Sekretær, har haft Lejlighed til at afgive Redernes Ændringsforslag til det i Landstinget nedsatte Udvalg og til udførligt overfor Udvalget at motivere disse, ligesom Foreningen til Udvalget har indsendt Ændringsforslagene tiltraadt af en Række Søfartsforeninger i Provinserne.

Med Ændringsforslagene fulgte som Bilag nedenstaaende gennem de respektive danske Konsulater indhentede Oplysninger om Tilbagegangen af Navigationsselevernes Antal ved de svenske Navigationsskoler, der formentlig tilstrækkeligt tydeligt viser, hvor uheldigt Nedlæggelsen af en Del Skoler og de ved Undervisningen indførte Skærpselser inden ret længe vil blive for den svenske Skibsfart.

Bestyrelsen skylder de danske Konsulater en Tak for den Beredvillighed, hvormed de har fremskaffet de ønskede Oplysninger.

»Elevantallet i Navigatorklasserne ved Sverrigs nuværende Navigationskoler i Aarene 1909—1914. Oplysningerne for indeværende Aar or afgivet i Marts Maaned s. A. Den ny Ordning med de skærpede Krav traadte i Kraft Aar 1913.

Aar	Hernösand		Malmö		Göteborg		Kalmar		Stockholm		Ialt
	Styrmands-klassen	Skibsfører-klassen	Styrmands-klassen	Skibsfører-klassen	Styrmands-klassen	Skibsfører-klassen	Styrmands-klassen	Skibsfører-klassen	Styrmands-klassen	Skibsfører-klassen	
1909	18		31		38		29		249		365
1910	21		19		36		22		206		304
1911	19		28		29		18		166		260
1912	21		21		39		29		204		314
1913	11		6		19		6		58		100
1914	4		10		13		7		43		77
1909		4		26		27		22		164	243
1910		5		23		31		17		129	205
1911		9		14		29		22		145	219
1912		12		18		32		26		180	268
1913		15		12		41		20		116	204
1914		6		20		23		16		83	148

Der har saaledes været en betydelig Nedgang i Elevantallet, siden den ny Ordning traadte i Kraft, og vi tror, man særlig bør hæfte Opmærksomheden ved Styrmandsklassen, da det er det større eller mindre Antal Styrmande, der betinger Tilgangen til Skibsfører-klassen. Den virkelige Nedgang af Elevantallet for hele Sverrig er dog betydelig større, end her angivet, idet Elevantallet ved de Navigationskoler, som nedlagdes ved Indførelsen af den ny Ordning, ikke er taget i Betragtning.

At Nedgangen i Elevantallet skyldes de skærpede Krav ved Eksaminerne — endda Undervisningen er fri — samt at en Del Navigationskoler er nedlagt, behøver man neppe at tvivle om.

Storstrømsbroen.

Bestyrelsen har igen haft Anledning til at beskæftige sig med dette for Sejlskibsfarten saa betydningsfulde Spørgsmaal.

Efter at Grosserersocietetet og Industriraadet i Slutningen af 1913 har indsendt Adresser til Regeringen og Rigsdagen om Bygning af Broen, og Spørgsmaalet ligeledes har været omtalt i Folketinget, har Foreningens Formand overrakt Søfartsministeren følgende Skrivelse ledsaget af en Række Udtalelser til Fordel for en Tunnel og imod Projektet om en lav Jernbanebro paa det paagældende Sted.

»De Udtalelser, der under Finanslovens første Behandling fremkom i Folketinget som anbefaling for det gamle Projekt om en Jernbanebro over Storstrømmen, har — selv om der ogsaa blev fremsat vægtlige Meningslilkendegivelser derimod — igen vakt betydelig Uro i Søfartskredse.

Imidlertid tror vi at turde sige, at den højtærede Søfartsministers, ligeledes under Finanslovens første Behandling udtalte Ønske om, at vore Trafikforhold bør overvejes i en Kommission, har mødt Forstaaelse i Sejlskibskredse, idet man herigennem mener at se en Garanti for en indgaaende og rolig Overvejelse af Brospørgsmaalet og de Udtalelser, man fra forskellige Sider, ikke mindst fra Sejlskibsfartens, har fremsat derimod.

Vi skal ikke for nærværende komme ret meget ind herpaa, men beder den højtærede Minister modtage medfølgende Udtag af disse Udtalelser, idet vi ærbødigst

anmoder den højtærede Søfartsminister om at søge Skibsfartens Interesser varetaget saaledes, at der ikke lægges Skibsfartens Udøvere en for Menneskelig saa alvorlig og for Erhvervet ødelæggende Hindring i Vejen, som en lav Jernbanebro paa det paagældende Sted vil blive.

Kun skal vi tillade os at bemærke, at hvis Ruten Rødby—Femern skulde blive oprettet, vil der under den formentlig stærkt voksende Trafik i langt højere Grad blive lagt Beslag paa en eventuel Jernbanebro end under de nuværende Forhold, hvoraf igen vil følge, at Gennemsejlingsforholdene yderligere vil blive vanskeliggjort, ja, maaske praktisk set næsten umuliggjort.

Det er en Selvfølge, at Skibsfarten vil være villig til paa lige Vilkaar at deltage i de økonomiske Byrder, som Landets Vel maatte kræve, men i det foreliggende Tilfælde, hvor en fast Jernbaneforbindelse kan opnaas ved en Tunnel, vil der blive krævet en uforholdsmæssig stor Ydelse af Skibsfartens Udøvere, særlig af Smaaskibsfartens, hvis Lovgivningsmagten fordrer, at Forbindelsen skal etableres ved en lav Jernbanebro; thi ikke alene vil Skibsrederne komme til at bære deres Part ligesom alle andre Statsborgere, men de vil tillige i Udøvelsen af deres Erhverv blive bebyrdet med saa mange Hindringer, som, økonomisk set, utvivlsomt i Tidens Lob vil opveje, ja, maaske mere end opveje, den øjeblikkelige Besparelse, som Staten mulig vil kunne opnaa ved i Stedet for at bygge en Tunnel at bygge en lav Bro.

At denne Besparelse saaledes vil komme til at gaa ud over Smaaskibsfarten, der allerede lider haardt ved Statsbanernes Konkurrence, kan ikke være retfærdigt.

Iøvrigt er det ikke usandsynligt, at den forventede øjeblikkelige Besparelse ved at bygge en lav Bro i det lange Lob vil blive mere end opslugt af de større Vedligeholdelsesomkostninger, denne vil kræve, og af de Foranstaltninger, som nødvendigvis maa iværksættes, for at Sejladsen kan foregaa med mindst muligt Ophold og den bedst mulige Sikkerhed.

Handels- og Skibsfartstraktater.

Repræsentationen har behandlet et Udkast til en ny Traktat mellem Danmark og Sverrig, og det blev under Diskussionen paatalt, at der i Udkastet fandtes flere Punkter, som Danmark ikke burde gaa ind paa.

Repræsentationen har derefter til Ministeriet for Handel og Søfart afgivet Betænkning.

Spørgsmaalet om en Traktat mellem Danmark og den haitiske Regering har igen været forelagt Repræsentationen, der har udtalt, at den ikke mente, det vilde være formaalstjenligt at afslutte en for Danmark ugunstigere Overenskomst end en Mestbegunstigelsestraktat i Lighed med den mellem Tyskland og Haiti eksisterende. Vanskeligheden for Opnaelsen af en saadan Traktat ligger vel nærmest deri, at Danmark i Modsetning til Tyskland har Kolonier i Vestindien.

Repræsentationen har anbefalet, at der indledes Forarbejder til Afsluttelse af en eventuel ny Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og De Forenede Stater i Amerika.

En Handels- og Skibsfartstraktat efter Mestbegunstigelsesprincippet er afsluttet mellem Danmark og Bulgarien. Overenskomsten gælder for et Aar.

Forskellige udenlandske Bestemmelser.

Rusland. Rejsepas for russiske og finske Søfolk. Udenrigsministeriet har tilstillet Repræsentationen en norsk Konsularberetning, indeholdende en Meddelelse fra det norske Generalkonsulat i St. Petersburg, i hvilken Skibsførernes Opmærksomhed henledes paa, at finske og russiske Søfolk skal være i Besiddelse af et Rejsepas for at kunne fare i udenrigsk Fart, samt paa, at den Fører, der farer med finsk eller russisk Besætning, hvis

Rejschjemmel ikke er i behørig Orden, risikerer at miste sine Folk ved Ankomst til finsk eller russisk Havn.

Om russiske Søfolks Hjemsendelse fra udenlandsk Havn har Repræsentationen offentliggjort følgende:

»I Forbindelse med Spørgsmaalet angaaende finske og russiske Søfolks Rejsepas i udenrigsk Fart er der i Rusland under 18. November 1909 offentliggjort følgende Tillæg til den russiske Handelslovs § 297:

»Moustrer en russisk Undersnat i russisk Havn paa et udenlandsk Skib, og bliver vedkommende senere efterladt i en udenlandsk Havn, er Rederiet forpligtet til at godtgøre den russiske Statskasse dens Omkostninger for Sygebehandling, Underhold og Hjemsendelse eller, i Tilfælde af Død, for Begravelse. Betales ikke, vil Skibet eller et andet Skib tilhørende samme Rederi ved Anløbning af en russisk Havn blive tilbageholdt, indtil det Statskassen tilkommende Beløb er blevet betalt. Dog er Rederiet fritaget for at betale nævnte Omkostninger, hvis det kan bevise, at Anledningou til Somandens Efterlodelse i fremmed Havn enten er Rønning, eller at vedkommende uden gyldig Grund ikke har indfundet sig ved Skibets Afgang, eller hvis han har begaaet en Forseelse, der i Henhold til Løven hjemler hans Afskedigelse.»

Handelslovens almindelige Bestemmelse i § 297 gaar ud paa, at de russiske Konsularenbedsmænd, naar en Skibsreder eller Skipper hemmelig og forsætlig efterlader russiske Personer af Besætningen i fremmede Lande, skal hjeusende disse til Rusland for Skibsrederens Regning, hvem der paalægges en Bøde, der ikke er højere end det dobbelte af det Beløb, som den efterlattes Hjemsendelse har medført, hvorhos den skadelidende kan klage mod Rederiet i Overensstemmelse med Løven.

Men da det ovennævnte Tillæg til § 297 gør dennes almindelige Regel anvendelig paa udenlandske Skibe, der i Tilfælde af Ikke-Betaling af de omhandlede Omkostninger vil kunne tilbageholdes i russisk Havn, er der fra kompetent Side i St. Petersberg søgt Oplysning angaaende den nærmere Forstaaelse af den paagældende — efter sin Formulering for Skibsfarten — ret generende Bestemmelse.

Det er derved oplyst, at Reglen ikke er anvendelig, naar en russisk Somand efterlades i udenlandsk Havn i Henhold til Hyrekontraktens Bestemmelse, og at den heller ikke kan anvendes paa finske Somænd, samt at den omhandlede Hjemsendelse skal finde Sted til nærmeste russiske Havn.

Disse Restriktioner til Bestemmelsen vil formentlig i væsentlig Henseende fjerne dennes praktiske Gener for Skibsfarten.»

Vinterdækslast. Repræsentationen har meddelt, at ifølge Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i St. Petersborg til Ministeriet for Handel og Søfart vil det russiske Reglement om Vinterdækslast træde i Kraft den 22. December 1913 og gælde fra nævnte Dato til 22. Marts 1914 (ny Stil).

Transport af Trælaster, Kornlaster, Stenkul og Malmlaster. Angaaende de nærmere Bestemmelser herfor henvises til Foreningens Meddelelse i *Dansk Søfartstidende* for 4. September 1913.

Gensidig Anerkendelse af russiske og norske Lasteliniebestemmelser. Rusland og Norge har gensidig anerkendt de to Landes Lasteliniebestemmelser og Fribordsmærker ogsaa i den Retning, at russiske Skibe skal have Ret til at laste Trælaster i Overensstemmelse med de norske Forskrifter, selv om disse Skibe ikke har det særlige Trælastermærke paasat.

Regler og Bestemmelser for Skibe, som følger efter en Isbryder. Der er herom udstedt ny Bestemmelser, som dog neppe vil faa Betydning for almindelige Sejlskibe. (Se *Dansk Søfartstidende* for 6. November 1913.)

Frankrig. Gennem et Søfartsblad er Foreningen blevet opmærksom paa, at Frankrig har indført ny Bestemmelser angaaende Manifeste og Passagerlister for franske Havne, og har anmodet Repræsentationen om nærmere at konstatere Rigtigheden heraf. Repræsentationen har derefter undersøgt Spørgsmaalet og herom offentliggjort følgende:

»Den sidste franske Finanslov af 30. Juli 1913 har forandret Gohyrtariffen for franske Gesandtskaber og Konsulater i Udlandet.

Som Hovedvending fremhæves de, de fremmede Skibe paalagte Gohyrer og den Skibene paalagte Pligt til i vedkommende franske Gesandtskab eller Konsulat at forskaffe sig visse nærmere angivne Attester, naar Skibet er bestemt til eller paa sin Rejse anløber franske Havne eller Havne i fransk Besiddelse.

De nævnte Formaliteter bestaar dels i konsulær Udklarering af Skibet, hvorunder særlig indgaar konsulær Visering af Manifestet

og dels i konsulær Visering af Passagerlisten. For Udklarering (og herunder bl. a. Visering af Manifestet) betales i første Indlastningshavn Fres. 0,04 pr. Netto Reg.-Ton indtil 1.000 Tons, derefter Fres. 0,02 pr. Ton, dog ikke over 75 Fres. I senere Anløbshavn, hvor Last indtages for fransk Havn, betaales, uanset Skibets Størrelse, Fres. 0,02 pr. Ton, dog ikke over 50 Fres. For Visering af Passagerlisten betaales Fres. 0,25 pr. Rejsende, dog ikke over Fres. 12,50.

Overtrædelse af de ny Regler, der er trandt i Kraft den 1. Januar 1914, straffes med det dobbelte Gebyrbeløb. Manifeste og Passagerlister for franske Havne maa altsaa herefter viseres af en fransk Konsul eller diplomatisk Repræsentant.»

Dansk Søfartstidende for 22. Januar 1913 indeholder en Oversættelse af de paagældende franske Bestemmelser, hvortil iøvrigt henvises.

Spanien. Sundhedspas til spanske Havne. Skibsførerne erindres om nedenstaaende af Generaldirektoren for det spanske Sundhedsvæsen udstedt: Cirkulære:

»Som Følge af Undersøgelser indledede paa Grund af et Skibs Ankomst til spansk Havn, uden at dets Sanitetspatent var viseret af den spanske Konsul paa Afgangspladsen — hvilken Forsømmelse søgtes undskyldt dermed, at Konsulatet var lukket Dagen for Afgang, der var Festdag — har Statsministeren meddelt Indenrigsministeriet, at, hvorvel de spanske Konsuler er forpligtet til, selv paa Festedage, at foretage Visering af Skibspapirer, bør denne Forpligtelse dog forstaaes saaledes, at den kun paahviler Konsulerne, naar de forud og skriftligt, anmodes derom af de interesserede, med Omgivelse af Klokkeslet paa hvilket de ønsker at henvende sig paa Konsulatet for at forelægge Skibspapirer til Visering.

Til Efterretning for de interesserede, og for at undgaa Forsømmelse af Visering af Skibenes Sanitetspatenter, der er af stor Vigtighed, eftersom Skibenes Sanitetsbehandling ved Ankomsten til spanske Havne vil være afhængig deraf, samt ogsaa for at undgaa Bøder, Ophold og anden Ulempe, som en maaske nødvendig Indskriden vilde kunne medføre, offentliggøres denne Statsministeriets Erklæring til noje Overholdelse.»

Tyske Drenges Forhyring med danske Sejlskibe i Hamburg.

Udenrigsministeriet har igen i Aar henledt Repræsentationens Opmærksomhed paa denne Sag og meddelt, at der ifølge Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamburg i sidste Halvdel af Aaret 1913 har fundet Paamonstring Sted af betalende tyske Skibsdrenge paa fire navngivne danske Sejlskibe.

Bestyrelsen skal, idet den henviser til det i sidste Aarsberetning herom udtalte, igen tillade sig indtrængende at anmode Rederne om at forhindre denne Uskik.

Oprettelse af en Voldgiftsret i Hamburg.

Herom har Udenrigsministeriet tilskrevet Repræsentationen saaledes:

»Voldgiftsretten skal særlig omfatte Bjerzelms- og Kollisions-sager; den har sit Sæde i Hamburg, Trostbrücke Nr. 1, og dens Bestyrelse er overdraget et Udvalg paa 7 Medlemmer, bestaaende af 2 Repræsentanter for Skibsrederne, 2 for Bjerjngingsselskaberne og 2 for Assurandørerne med en Jurist som Formand.

Af Listen over Voldgiftsmændene og Bisidderne, som indeholder lutter kendte Navne paa Jurister og Fagmænd, kan Parterne vælge deres Voldgiftsmand og enes om en Ommand, eller ogsaa kan meddeles Udvalget, hvilke særlige Erhvervsbrancher ønskes repræsenteret; pnaas ikke Enighed, træffer Udvalget Bestemmelse om Valg af Voldgiftsmænd.

Fremgangsmaaden er mest muligt simplificeret. Efter at Klageren og Modparten har indleveret skriftligt Indlæg i Sagen, kan der i det højeste finde endnu en skriftlig Forhandling Sted, hvorpaa følger den mundtlige Forhandling.

Gebyrheregningen er nærmere fastsat i Løvenes § 7, medens det ved sammes § 8 er fastsat, at Voldgiftskendelsen er uangribe-

International Sølovgivning.

Danmarks Delegation i Brüssel. Som Medlem af Danmarks Delegation ved de fortsatte internationale Søretskonferencer i Brüssel er i Stedet for Repræsentationens Formand, Direktør Carl Will, der har ønsket sig fritaget for det paagældende Hverv, udset Dis-

pachor V. Middelboe med Kommandør Konow som Suppleant, begge Delegerede i Repræsentationen.

Comité maritime internationale. I Henhold til den i Brüssel den 23. September 1910 afsluttede Konvention om Skibes Sammenstød forbeholder de kontraherende Parter sig Ret til at afslutte en Konvention om Begrænsning af Rederes Ansvar.

Et herom fremkommet Forslag, hvorefter den nuværende Hæftelse med Fragten skulde bortfalde og afløses af en fast Sum pr. Bruttoton af Skibets Drægtighed i Tillæg til dets Værdi, har været drøftet i Repræsentationen. Det oplystes herunder, at Forslaget gennem den norske Regering har været forelagt de norske Skibsfartsorganisationer til Udtalelse, og at disse Udtalelser gik ud paa, at man i Princippet kunde gaa med til Forslaget, da man derved vilde opnaa visse Fordele overfor England, men at den foreslaaede Fragtsats, 30 sh. pr. Bruttoton, var for høj. Man mente, at 15 sh. burde være det højeste for Dampskibe og Halvdelen heraf for Sejlskibe.

Foreningens Delegerede gjorde gældende, at for de Skibes Vedkommende, der aldrig kom til England og altsaa ikke kunde opnaa nogen Fordel overfor dette Lands nuværende Lovgivning ved det foreliggende Forslag, vilde en fast Fragtsats, ansat højere end en Normalfragt, betyde et forøget Ansvar.

Diskussionen toges til Efterretning, idet det forudsattes, at Medlemmerne af Danmarks Delegation i Brüssel stod fri overfor Spørgsmaalet.

Konsulatvæsenet.

Repræsentationen har kunnet tiltræde, at de konsulære Poster nedlægges i Egersund, Schillyøerne, Nuevitas (Kuba), Scalanuova, og at Besættelsen af de konsulære Poster i Ognelia og Kap Haitien paa Grund af Omstændighederne udsættes.

Repræsentationen har anbefalet Oprettelsen af Vicekonsulater i Rio Hacha (Kolumbia), Los Angeles (Kalifornien), Konstanza, Galatz (i Stedet for det hidtidige Konsulat) et Valgkonsulat i Bukarest og har intet haft at indvende imod, at Sædet for Konsulatet paa Celebes flyttes til Macassar fra Menato, og at der oprettes et Vicekonsulat sidstnævnte Sted. Ligeledes har den anbefalet, at Konsulatet for Porto Rico flyttes til San Juan, og at Vicekonsulatet i Piteå opretholdes, saafremt der maatte findes en passende Ansøger.

Endvidere har Repræsentationen udtalt sig om Besættelsen af følgende konsulære Poster: Generalkonsulatet i Caracas; Konsulaterne i Bombay, Georgetown (Br. Guinea), Macassar, Aleksandria, Havana, San Juan, Colombo, Singapore, St. Johns (Antigua), Ponce (Porto Rico); Vicekonsulaterne i Chatham N. B., Milano, Harlingen, Trapani, Borgå, Dartmouth, Santa Cruz (Tenerifa), St. Miguel (Azorerne), Zea (Grækenland), Arendal, Samarang (Batavia), St. Johns N. B., Brake, Menado, Trelleborg, Kristiansund, Winnipeg, St. Kitts & Novis (under Konsulatet i St. John, Antigua), Amble, Bristol, Matanzas (Kuba), Bodø, Mandal, Nuevitas (under Konsulatet i Havana).

Angaaende Vicekonsulatet i Brindisi har Repræsentationen henstillet til Udenrigsministeriet at fremskaffe flere Ansøgere til Posten, og endelig har Repræsentationen tiltraadt en foreslaaet Afgrænsning af de danske Konsulatsdistrikter i Østrig-Ungarn.

Valg af Repræsentanter til at afgive Kredens Stemmer paa Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolks Generalforsamling er foranlediget afholdt i Bornholms, Sjællands, Åro, Nordjyllands og Thyland og Mors's Kredse. — Ministeriet for Handel

og Søfart har anmodet Repræsentationen om en Udtalelse i Anledning af nedenstaaende fra Translator Rasmussen, Svendborg, modtagen Skrivelse:

»Da det har vist sig gennem de Retssager, som vor Forening har haft at fore for Medlemmerne, at disses Kendskab til den rent juridiske Side af Befragtningspørgsmaalet ofte er meget mangelfuldt, har vi forment, at en Vejledning paa en eller anden Maade var nødvendig for at forebygge for store Tab for Medlemmerne, forarsaget ved dette Ukendskab. — I den Anledning har undertegnede Sekretær for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe udarbejdet vedlagte Piece, som vil blive gratis uddelt til alle mindre Sejlskibe. Til Bestridelse af Udgifterne herved tillader jeg mig paa Foreningens Vegne at ansøge det høje Ministerium om en Understøttelse af 200 Kr.«

Repræsentationen har ikke kunnet anbefale, at den ønskede Understøttelse gaves.

Stiftelsen Georg Stages Minde har ment det af Interesse for Stiftelsen og Søfarten at erfare, hvor stort Antallet er af tidligere Understyrmænd og Elever fra Skoleskibet »Georg Stage«, der tjener i den danske Handelsflaade.

I denne Anledning har Stiftelsen anmodet om Foreningens Bistand ved Udsendelsen af Spørgeskemaer til de Rederier, hvis Skibe er indmeldt i Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

De omhandlede Skemaer er derefter med Bestyrelsens Billigelse i Sommeren 1913 udsendt til Rederierne, og Bestyrelsen haaber, at disse og Skibsførerne har stillet sig velvilligt til Sagen, og indsendt de ønskede Oplysninger til Stiftelsen.

En Fortegnelse over de i Foreningen indmeldte Rederier er endvidere efter Anmodning indsendt til Stiftelsen, saaledes at denne selv har kunnet sende Spørgeskemaer til de Sejlskibsrederier, der ikke er indmeldt i Foreningen.

Professor ved Universitetet Axel Nielsen har af Foreningen udbedt sig nogle Oplysninger om dansk Skibsfarts Stilling i Østersøen, hvilket Ønske — for Sejlskibsfartens Vedkommende — er imodekommet. — Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Repræsentationen følgende Skrivelse:

»Med hosfølgende, fra Amtmanden over Svendborg Amt modtagne Udskrift med Bilag af en inden Åro Herreds Soret afgiven Søforklaring i Anledning af, at Skonnerthrig »Willie« af Marstal paa Rejse fra Sönderhamn til Rochester er bleven forladt af Mandskabet i Nordøen, har man under Hensyn til det i Sagen oplyste angaaende Soulykkens Aarsag ikke villet undlade at gøre den ørede Fællesrepræsentation bekendt.«

Repræsentationen tog Sagen til Efterretning. — Repræsentationen har udtalt sig om, hvorvidt der maatte findes Grund til at forsøge afsluttet Aftaler med Norge og England af tilsvarende Indhold, som de med Sverrig og Tyskland alt afsluttede Overenskomster angaaende Lempeiser i Koleratilfælde overfor visse Skibe i regelmæssig Persontrafik, og nævnt de Ruter, der efter dens Formening burde komme i Betragtning.

Aktieselskabet Ny Kalkbrænderi har ansøgt Ministeriet for Handel og Søfart om, at et Par Selskabet tilhørende Sejlskibe med tre Mands Besætning i Fart mellem København og Limhamn fritoges for at føre Medicinkiste. Repræsentationen har anbefalet Andragendet, der imidlertid blev afvist af Ministeriet. — Ministeriet for Handel og Søfart har tilsendt Repræsentationen et Udkast til Instruks for Toldvæsenets Embedsmænd om deres Pligter overfor Sundhedslovgivningen. Udkastet er behandlet i et Udvalg, hvori Foreningens Formand havde Sæde, og er derefter tiltraadt af Repræsentationen. — Samme Ministerium har meddelt Repræsentationen, at et i De Forenede Staters Senat indbragt Forslag til Forandring i den amerikanske Konnossementlov (Harter Act) foreløbig er bortfaldet. — Repræsentationen har til Gennemsyn tilstillet Foreningen et Eksemplar af de ny britiske Regler

om Skibsmandskabets Opholdsrum, der er traadt i Kraft den 1. Februar 1914. — Foreningen har modtaget Eksemplarer af Marineministeriets Instruks for Lødsere angaaende deres Pligter overfor Sundhedslovgivningen. — Til Brug ved et Foredrag har Industriraadet anmodet Foreningen om forskellige Oplysninger bl. a. om Antallet af Medlemmer og Tonnagens Størrelse ved Foreningens Stiftelse og derefter de samme Oplysninger med femaarige Mellemrum. De ønskede Oplysninger er tilstillet Raadet. — Foreningen har tiltraadt et Cirkulære angaaende Nedsættelse af Verdensporto'en, hvilket Cirkulære tænkes forelagt paa den internationale Post-Kongres i Madrid 1914. — Repræsentationen har behandlet Spørgsmaalet om, hvilken Stilling Danmarks Delegerede i Det internationale Landbrugsinstituts permanente Komité bør indtage overfor et Forsøg paa at paavirke Fragttrakterne gennem Institutet, og herom udtalt, at den fandt, at denne Opgave laa udenfor Institutets Omraade. — Repræsentationen har til Ministeriet for Handel

og Søfart udtalt sig om Udkastet til Anordning angaaende Proven for autoriserede Revisorer og om en international Søfarts- og Søfartshygiejneudstilling, der agtes afholdt i Genua i 1914. — Repræsentationen har ligeledes igen udtalt sig om Lovforslaget om anerkendte Sygekasser. — Til Delegerede ved det syvende nordiske Søfartsmøde, der agtes afholdt i Malmø i Dagene fra den 27.—29. Juli d. A. har Repræsentationen valgt sin Formand, Direktør Carl Will, og Professor Viggo Bentzon. — Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Repræsentationen en fra Skibsførerforeningen i København modtagen Skrivelse omhandlende Misbrug af Nødsignaler til Søs. Repræsentationen har tiltraadt det i Skrivelsen udtalte om strengere Straffebestemmelser for Misbrug af Nødsignalerne.

Endelig skal erindres om, at Ministeriet for Handel og Søfart fra Begyndelsen af April Maaned d. A. har skiftet Navn og nu hedder Handelsministeriet.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Svendborg, i Juni 1914.

C. P. Lund,
Hellerup,
Formand.

J. C. Carlsen,
Marstal.

J. Ph. Jørgensen,
Thurø.

F. L. Knakkegaard,
Nykøbing, M.

A. M. Knudsen,
Sønderho.

Alfred Nielsen,
Rudkøbing.

N. J. Ohlsen,
Marstal.

C. V. Petersen,
Svendborg.

C. Minor Rasmussen.

- 1099. Frankrig. Belle-Ile. Plateau des Birvideaux. Tønder udlagt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 241/1383. Paris 1914.)
 Arbejderne paa *Plateau des Birvideaux* er genoptaget. 6 hvide Fortøjtønder er udlagt 70 à 80 m uden om Arbejdspladsen. 47° 29' 07" N. 3° 17' 31" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2180. København 1913.)
- 1100. Frankrig. Plateau de Rochebonne. Fyrskib midlertidig ombyttet.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 236/1357. Paris 1914.)
 Fyrskibet *Rochebonne Est* er midlertidig ombyttet med en rød Lys- og Klokke-tønde, der viser hvidt, fast Lys. 46° 12' 20" N. 2° 23' 09" W.
- 1101. Frankrig. Gironde. Grand Banc. Belysning forandret.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 246/1411. Paris 1914.)
 Den rød og sort stribede Lystønde *Grand Banc*, som viste hvidt Lys med For-mærkelser, og som var udlagt ved det sunkne Fyrskib, er inddraget. *Grand Banc* Fyrskib, der til Forsøg var udlagt mellem *Les Mets* Banke og venstre Bred af *Gironde*, er flyttet til den inddragne Lystøndes Plads og forandret til at vise hvidt Lys med En-For-mærkelser hver 10 s., Lys 6, s., Mørke 3, s. 45° 39' 56" N. 1° 15' 51" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/719 og 10/443. København 1911 og 1914.)
- 1102. Spanien N.-Kyst. San Sebastián. Fyr tændt.**
 („Avisos á los Navegantes“ Nr. 18/526. Madrid 1914.)
 Ved *La Concha* Strand er der tændt 2 røde, faste Ledefyr, som leder ind i Hav-nen. Flammens Højde: 16 og 12 m. Lysevne: 12 Sm. *San Sebastián*: 43° 19' 1/4" N. 2° 00' W.
- 1103. Spanien NW.-Kyst. Kap Villano. Oplysning om Fyr.**
 („Avisos á los Navegantes“ Nr. 18/525. Madrid 1914.)
 Fyret paa Kap *Villano* viser hvidt To-Lyn hver 15 s., Lyn 0, s., Mørke 3, s., Lyn 0, s., Mørke 10, s., 43° 09' 36" N. 9° 12' 41" W.
- 1104. Afrika. Port Etienne. Fyrs Belligenhed.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 245/1405. Paris 1914.)
Port Etienne Fyr staar NNE. for den astronomiske Søjle, 2175 m 249 1/2° (misv. W. 1/4 S.) fra Pyramiden paa *La Table Remarquable*. Astronomisk Søjle: 20° 54' 30" N. 17° 03' 17" W.
- 1105. Afrika. Lévrier Bugt. Sømærker udlagt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 245/1404. Paris 1914.)
 I *Lévrier* Bugt er der ved to farlige Puller udlagt røde Tønder, den ene ligger 3700 m 65° (misv. E. 5/8 N.) fra Fyret paa Kap *Blanc*, den anden 6375 m 56° (misv. E. t. N. 1/2 N.) fra samme Fyr. Fyret paa Kap *Blanc*: 20° 46' 21" N. 17° 03' 00" W.
- 1106. Afrika. Dakar. Belysning forandres.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 229/1317. Paris 1914.)
 I September 1914 sker følgende Forandringer:
 1) Paa S.-Siden af Kap *Manuel* Fyr tændes et hvidt og rødt, fast Hjelpefyr. Lyset er rødt i Pejlinger fra 83° til 128° over *Madeirnes* Øen og fra 233° til 254° over Øen *Gorée*. Flammens Højde: 51 m. 14° 39' 05" N. 17° 26' 45" W.
 2) Det røde, faste Fyr paa det S.-lige Molehoved forandres til at vise Lys med En-Formærkelser hver 4 s.; samtidig indstætes en hvid Lysvinkel, der er synlig i Pej-linger fra 280° gennem 0° til 12°. 14° 40' 38" N. 17° 25' 19" W.
- 1107. Afrika. Guinea Bugt. Kap Nun. Fyr midlertidig slukket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 839. London 1914.)
 Fyret paa Kap *Nun* er midlertidig slukket. 4° 17 1/4' N. 6° 03 1/4' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/542. København 1914.)
- 1108. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nautucket Shoals. Davis Bank E. Grund fundet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1669. Washington 1914.)
 En Grund med 6,8 m Vand er fundet E. for *Davis Bank*. c. 41° 17' 50" N. 69° 29' 05" W.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1076. Nordsøen. Haaks Fyrskib SW. Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1501. Berlin 1914.)
 Den 31te Maj 1914 er en Mast observeret c. 2 m over Vandet omtrent 8 1/2 Sm 231° (misv. SW. t. W. 3/4 W.) fra *Haaks* Fyrskib. Vraget hidrører sandsynligvis fra en Skonnert, som for nogen Tid siden blev løbet i Sænk her. c. 52° 52 1/2' N. 4° 07 1/4' E.
- 1077. Nordsøen. Maas Fyrskib NW. Vrag.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 125/1193. s-Gravenhage 1914.)
 Den 31te Maj 1914 er en Mast observeret c. 1/2 m over Vandet omtrent 15 Sm 318° (misv. NW. t. N. 1/2 N.) fra *Maas* Fyrskib. Masten formodes at være fast i et Vrag-stykke. c. 52° 12' 8 N. 3° 37' 2 E.
- 1078. Norge. Steinavær. Fyr midlertidig nedlagt.**
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 6. Kristiania 1914.)
Steinavær Fyrlampe er nedlagt indtil videre. I Fisketiden kan Fyrlampen mulig-vis være tændt. 69° 09' 45" N. 16° 37' 40" E.
- 1079. Norge. Vesteraalen. Risøysund (Risøsund). Uddybning. Advarsel.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/131. Kristiania 1914.)
 I *Risøysund* foretages Uddybningsarbejder. Uddybningsstartøjet fører en rød Ballon eller en rød Lanterne paa den Side, paa hvilket det skal passeres. Man anmodes om at iagttage Forsigtighed ved Passage. Dampskibe skal fløjte i betimelig Tid og mindske Fart. *Risøysund*: 68° 58' N. 15° 41' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/388. København 1913.)
- 1080. Norge. Helgeland. Herø ENE. Grund.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/132. Kristiania 1914.)
 Damperen *Lofoten* har grundstødt i Sundet mellem *Hjartø* og *Hestholmen*, hvor Dybden er 27 m ifølge *norsk Kort* Nr. 56. Stedet vil blive nærmere undersøgt. 66° 00' 1/2 N. 12° 26' 4 E.
- 1081. Norge. Vasreset. Gjeitholmen E. Grund.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/133. Kristiania 1914.)
 S. for Bugten ved *Eidet*, S.-Siden af *Brandø*, er fundet en Baee med 4,3 m Vand c. 0,4 Sm E. for *Gjeitholmen*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Gjeitholmen*: 61° 35' 1 N. 5° 03' 3 E.
- 1082. Norge. Rovær. Bjørkøvær SW. Grund.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/134. Kristiania 1914.)
 Damperen *Bordheyrri* har grundstødt i Sundet mellem *Bjørkøvær* og *Saartskjerene* paa en Baee med c. 2 1/2 m Vand, hvor Dybden er 16 m (9 Fv.) ifølge *norsk Kort* Nr. 18. Stedet vil blive nærmere undersøgt. c. 59° 24 1/2' N. 5° 06 3/4' E.
- 1083. Tyskland. Eider. St. Peter Baako. Fyr tændes.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1492. Berlin 1914.)
 I Sommeren 1914 tændes paa *St. Peter* Baake et hvidt og rødt Fyr med Tre-For-mærkelser hver 15 s., Lys 8 s., Mørke 1 s., Lys 2 s., Mørke 1 s., Lys 2 s., Mørke 1 s. Lyset er:
 1. rødt i Pejlinger fra c. 274° til c. 354°;
 2. hvidt i — — c. 354° — c. 25°;
 3. rødt i — — c. 25° — c. 59°;
 4. hvidt i — — c. 59° — c. 71°;
 5. rødt i — — c. 71° — c. 139°.
 Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 15 Sm for hvidt og 8 1/2 Sm for rødt Lys. 54° 17' 20" N. 8° 39' 24" E.
 (Kort Nr. 180.)

1084. Holland. Ems. Grund tiltaget.

(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 123/1171. ^a-Gravenhage 1914.)
 Nordkanten af *Emsloorn* er tiltaget mellem de røde Vagere *W. O.* og *W. P.* til henimod Midten af *Pilsen* Fyrns faste Lysvinkel. Indgaaende Fartøjer maa derfor om Natten holde Nordsiden af denne Lysvinkel. c. 53° 29' s. N. 6° 52' E.

1085. Holland. Zoegat van Texel. Molengat. Lystønde ombyttes midlertidig.

(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 125/1190. ^a-Gravenhage 1914.)
 Den sorte Lystønde i *Molengat (Omrus)* ombyttes paa Grund af Skydvevlseser med en sort Kugletønde med Diamant i Tiden fra 15de Juni til 7de Juli 1914. 52° 58' s. N. 4° 44' 0. E.

1086. Holland. Helder. Skydning.

(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 125/1191. ^a-Gravenhage 1914.)
 Fra den 15de til den 30te Juni 1914 afholdes Skydvevlseser fra Forterne ved *Helder*.
 De farlige Zoner er:

- a) Fra Fort *Keijkduin* indtil 8000 m Afstand mellem Retningerne *W.*—*NW.*
 b) Fra Batteri *Kaaphoofd* indtil 4500 m Afstand mellem Retningen *NW.*—*NNE.*
 c) Fra Fort *Eyprins* indtil 9000 m Afstand mellem Retningerne *NW.*—*NNE.*

De farlige Zoner er afmærket med Baaker paa Forterne og Havdiaget.
 Tre Timer før Skydningen hejses et rødt Flag halvt i Top paa *Keijkduin* Fyr eller *Keijkduin* Fort og paa Fortet, hvorfra der skydes. En Time før Skydningen hejses Flaget i Top. *Keijkduin* Fyr: 52° 57 1/2' N. 4° 43 1/2' E.

1087. Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Vrag afmærket.

(^aBericht aan Zeevarenden" Nr. 125/1200. ^a-Gravenhage 1914.)

En Bugserbaad er sunket tæt uden for Høfterne ved *N. Rott. Waterweg*, omtrent midt mellem Spidsstønderne *Nr. 1* og *2* og 60 m S. for Ledefrilmten. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formkølsler hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s., er udlagt 50 m fra Vraget udefter mod Søen. 51° 59' 22 N. 4° 04' 3 E.

1088. England. Themsens. Girdler Fyrskib. Fyr og Taagesignal forandret.

(^aNotice to Mariners" Nr. 38. Trinity House, London 1914.)

Girdler Fyrskib er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30 s., Blink 1, s., Mørke 28, s. Samtidig er Lysevnen forøget, og Taagesignalet er forandret til Et-Stød hvert Minut, Stød 6 s., Pause 54 s. I Stedet for den tidligere Ballon tjener Lanternen fremtidig som Dagmærke. 51° 29' 06" N. 1° 06' 06" E.

1089. England. Themsens. North Channel. Oplysning om Lødsdamper.

(^aNotice to Mariners" Nr. 35. Trinity House, London 1914.)

Fra den 1ste Juli 1914 vil Lødsdamperen have Station i Nærheden af *Sunk* Fyrskib i Stedet for i Nærheden af *Shipwash* Fyrskib. *Sunk* Fyrskib: 51° 52' 12" N. 1° 37' 05" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1032. København 1914.)

1090. Skotland. Cairnbulg Baake. Fyr og Taagesignal.

(^aNotice to Mariners" Nr. 11. Edinburgh, Maj 1914.)

Omtrent den 15de Juni 1914 tændes paa *Cairnbulg* Baake et hvidt, ubevogtet Blinkfyr, der giver To-Blink hver 10 s. Flammens Højde: 10 m. Samtidig oprettes en Taagesignal-Station, der giver Et-Knald hver 30 s. 57° 41' 00" N. 1° 56' 15" W. (Kort Nr. 170 og 180.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1091. England. Southampton. Skansore Pylt E. Forsøgstønder inddraget.**

(^aNotice to Mariners" Nr. 818. London 1914.)

De to Forsøgstønder, der var udlagt 0,57 Sm 85° (misv. E. t. S.) fra Paalen paa *Skansore Pylt*, er inddraget. Pylten: 50° 47' N. 1° 20 1/2' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/245. København 1914.)

1092. England. Bristol Kanal. Usk Floden. Afmærkning forandres.

(^aNotice to Mariners" Nr. 36. Trinity House, London 1914.)

Omtrent den 1ste August 1914 sker følgende Forandringer:

1. *West Usk* Lys- og Klokketønde flyttes c. 185 m i Retning 110° (misv. SE. 3/4 E.), og samtidig forandres den til at vise rødt Et-Lyn hver 5 s. I Stedet for hvidt Et-Lyn. c. 51° 32' N. 2° 59' W.
2. *East Usk* Tønde inddrages.

1093. Irland S.-Kyst. Fastnet Rock. Klokke- og Undervandsklokketønde forsvundet.

(^aNotice to Mariners" Nr. 843. London 1914.)

Klokke- og Undervandsklokketønden, som til Forsøg var udlagt 0,45 Sm 228° (misv. WSW.) fra *Fastnet Rock* Fyr, er forsvundet. 51° 22' 55" N. 9° 36' 40" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1676. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1094. Island SW.-Pylt. Røykjanes. Oplysning om Bifyr.**

Near *Røykjanes* Bifyr tændes den 1ste August d. A., vil det blive vist fra et frkantet, rødt Fyrhus med hvidt Bælte. Flammens Højde: 25 m. Synsvide og Lys-eyne: 10 Sm. Linseapparat af 6te Orden. I øvrigt ulforandret. 63° 48' 01" N. 22° 42' 08" W. (Kort Nr. 226 og 260. Islandiske Løds Side 45. Fyr-Fort. Nr. 614.)

1095. Island W.-Kyst. Snefellnes. Svörtuloff. Fyr tændes.

Paa *Svörtuloff*, c. 2000 m S. for *Óndverðarnes* Fyr, skal tændes et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2 s., Lyn 0,5 s., Mørke 7 s., Flammens Højde: 36 m. Synsvide og Lysevne: 17 Sm. Rødt Fyrstativ. Linseapparat af 3die Orden. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Fyret kan ventes tændt 1ste August 1914. c. 64° 52' N. 24° 03' W. (Kort Nr. 233, 239 og 260. Islandiske Løds Side 68. Fyr-Fort. Nr. 627 A.)

1096. Island W.-Kyst. Óndverðarnes. Fyr forandres.

Óndverðarnes Fyr skal forandres til et hvidt Lynfyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s. i Stedet for hver 2 s. Flammens Højde: 10 m. Synsvide og Lysevne: 10 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Firkantet, rødt Fyrhus med hvidt Bælte. Forandringen vil antagelig være fuldført den 1ste August d. A. 64° 53' 05" N. 24° 02' 50" W. (Kort Nr. 233, 239 og 260. Islandiske Løds Side 68. Fyr-Fort. Nr. 628.)

1097. Island NE.-Pylt. Langanes. Oplysning om Fyr.

Near *Langanes* Fyr tændes den 1ste August d. A., vil det blive vist fra et frkantet, rødt Fyrhus med hvidt Bælte. Flammens Højde: 49 m. Brændetid: 1ste August—15de Maj. I øvrigt ulforandret. 66° 22' (34") N. 14° 32' (17") W. (Kort Nr. 214 og 239. Islandiske Løds Side 136. Fyr-Fort. Nr. 611.)

1098. Island E.-Kyst. Berufjörðr. Bjarnasker og Litólfsker. Baaker opføres.

I Løbet af Sommeren 1914 vil følgende Baaker blive opført:

1. Paa *Bjarnasker*, N.-Siden af *Berufjörðr*. En trebenet Baake med en rød Trekant med den ene Spids nedad som Topbetegnelse. Højden af Baaken: 4 m. *Bjarnasker*: c. 64° 40' (50") N. 14° 08' (40") W.
 2. Paa *Litólfsker*, S.-Siden af *Berufjörðr*. En trebenet Baake med en rød Trekant med den ene Spids opad som Topbetegnelse. Højden af Baaken: 4 m. *Litólfsker*: 39° (22") N. 14° 13' (00") W.
- Jævnfør „E. f. S.“ Nr. 51, Side 415 for 1910. (Kort Nr. 193 og 214. Islandiske Løds Side 164 og 165.)

- 1125. Østerrig-Ungarn. Sebenico, Kamicac (Moll) Skær. Fyr tændt.**
 („Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 22/870, Pola 1914.)
 I Begyndelsen af Juli 1914 tændtes paa *Kamicac (Moll)* Skær et grønt Lynfyv, der viser Et-Lyn hver 3 s. 43° 48', 8 N. 15° 34', 0 E.
- 1126. Grækenland. Naxos. Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1442, Berlin 1914.)
 Paa *Chapman Rev*, W.-Kysten af *Naxos*, ligger Vraget af en Damper. c. 37° 04' N. 25° 20' E.
- 1127. Bulgarien. Sorte Hav. Constantza. Miner.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1447, Berlin 1914.)
 I Nærheden af Kysten er der i April 1914 observeret 3 drivende Miner. De hører rimeligvis til Minerne fra *Varna, Constantza*: 44° 10' N. 28° 40' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/357, København 1914.)
- 1128. Tripolis (Libyen). Machabes (Makabez). Sømærker inddaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1445, Berlin 1914.)
 Baaketenden ved *Ehdus* Banke ved *Ras Machabes* og Tønderne paa Ankerpladsen ved *Machabes* er inddraget. Baakerne ved *Machabes* er nedlagte. *Machabes*: 33° 07' N. 11° 42' E.
- 1129. Marokko. Ceuta W. Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1446, Berlin 1914.)
 Ved *Calamocarra* Pynt, W.-lige Indløb til *Ceuta*, ligger Vraget af en Damper med Masterne over Vandet. c. 35° 54', 7 N. 5° 21', 7 W.

IX. Bekendtgørelser m. m.

- 1130. Sverrig. Forandring af Stormvarsel-Signaler.**
 (Femte tillæget till Svenske Lots Del I av 1909, Stockholm 1914.)
 De svenske Stormvarsel-Stationer giver nu Signaler paa følgende Maade:
1. En Kugle med Spidsen opad betyder: Kuling fra en Retning mellem N. og W.;
 2. En Kugle med Spidsen nedad betyder: Kuling fra en Retning mellem S. og W.;
 3. To Kegler med Spidsen opad betyder: Kuling fra en Retning mellem N. og E.;
 4. To Kegler med Spidsen nedad betyder: Kuling fra en Retning mellem S. og E.;
 5. En Kugle betyder: Kuling uden angivet Retning;
 6. En Kugle over en Kugle med Spidsen opad betyder: Svær Storm fra en Retning mellem N. og W.;
 7. En Kugle over en Kugle med Spidsen nedad betyder: Svær Storm fra en Retning mellem S. og W.;
 8. En Kugle med Spidsen opad over en Kugle betyder: Svær Storm fra en Retning mellem N. og E.;
 9. En Kugle med Spidsen nedad over en Kugle betyder: Svær Storm fra en Retning mellem S. og E.;
 10. En Kugle med Spidsen opad over en Kugle med Spidsen nedad betyder: Svær Storm uden angivet Retning.
- Kuling svarer til en Vindstyrke 7—10 efter *Beaufort*;
 Svær Storm — — — — — 11—12 — — — — —
 (Kort Nr. 248. Danske Lods Side 76.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Juni 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	108 1/4	106 1/4	106 1/4
Danmark	—	88 1/4	88 1/4
Norden	—	88 1/4	89
Gorm	—	92 1/4	93
Carl	92 1/4	— 1/4	92 1/4
Dannebrog	103 1/4	—	103 1/4
Skjold	72 1/4	— 71 3/4	72
Urania	—	17 1/4	18 1/2
Neptun	92 1/4	— 92 1/2	92 3/4
Dampsk. af 1896	98	—	97 1/4
Heimdal	—	108 1/4	108 3/4
Østasiatiske	130 1/4	130 1/4	130 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	99 — 1/4	—	99
Torm	—	—	99 1/4
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	63 1/4	63	63 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
6 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats	—	82 1/4	84
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	82 1/4	84 1/2
3 1/2% Kbhvn. Kreditf.	—	88 1/4	90 1/2
4% — — — — — 2. Serie	—	92 1/4	94 1/2
4% — — — — — 1.	—	94 1/4	96 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.	87 1/4	88
4% — — — — — 2.	—	90	92
3 1/2% Landkreditk.	7.	92 1/4	94 1/4
4% Østift. Kreditf.	9.	90	90 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	147 1/4	149 1/4
Privatbank	105 — 1/4	105	105 1/4
Landmandsbank	134 — 133 3/4	133 3/4	134
Handelsbank	—	139 1/4	140
Kbhvns Laane- og Diskontobank	91 1/4	91 1/4	92
Burm. & Wain	84 1/4 — 1/4	84 1/4	85
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkeriabr.	232 1/4 — 233	232 1/4	233
Bryggeri Aktier	187 1/4 — 168	187 1/4	188

Vekselkursen d. 10. Juni 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	98.85
London	18.26	18.22
Paris	72.56	—
Amsterdam	150.55	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Juni 1914.

Russiske Noter	214.05
4% Russiske Consols	86.90
3 1/2% — — — — — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	84.90
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — — — — 1890	91.00

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

„Forenede Dampsk.“ 20,000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 16,000, „Carl“ 20,000, „Dannebrog“ 84,000, „Skjold“ 20,000, „Heimdal“ 44,000, „Gorm“ 28,000, „Neptun“ 20,000, „Dansk-russisk“ 52,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Strauden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S. og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 806. Bay of Bengal, Burma—Gulf of Marthan. Double island light—Correction to chart No. 1845. Correction. The obscured sector of the above light shown on certain copies of chart No. 1845 should be expunged; the light is visible from 353° (N. 8° W. Mag.), through north, to 173° (S. 8° E. Mag.). Variation, 1° E. (Notice No. 806 of 1914, dated 27th May.)

Chart affected, No. 1845, Monimn river and approaches. Publications, List of Lights, Part VI., 1914, No. 663.

Bundtankenes Højde, hvilken hyppigt kun er c. 3 Fod, vil det paagældende Rum fyldes med Vand til Vandlinjens Højde udenbords, og Skibet vil synke, saafremt det paagældende Rum er saa stort, at Skibet ikke kan flyde med Rummet vandfyldt. I de fleste Fragtdampere op til 285 Fods Længde er der i Følge de gældende Regler anbragt 4 vandtætte tværskibs Jærnskodder, der strækker sig fra Køl til Dæk. Det forreste saakaldte Kollisionsskod er anbragt c. 20—30 Fod fra Forstævnen, og Nr. 2 og 3 Skod adskiller Kedel- og Maskinrum fra Lastrummene omtrent midtskibs, medens Nr. 4 Skod — Agterskoddet — slutter sig vandtæt om Skruceakslen agter. Lastrummene er altsaa her saa store, at Skibet ikke vil kunne bære sig oppe med Forlasten eller Agterlasten fyldt med Vand, naar Skibet har tungere Ladning inde.

Til Lænsning af Lastrummene er der gennem hver Side af Maskinskodderne ført en 2½ à 3 Tommers Sugeledning. Denne Rørledning ligger i den saakaldte Rendesten mellem Bundtankens Side og Skibssiden, og Rørledningen er tildækket med en 2½ Tomme tyk Plankeklædning, der er gjort saa tæt som muligt for at forhindre Ladning som Korn, Kul og lignende i at bane sig Vej til Rørene og disses Brusekasser.

Indtræffer der en Katastrofe ved at Lugerne i Dækket slaas ned af en Braadsø, eller ved at Skibet ved Kollision bliver læk ovenfor Lastrummets Garnering, findes der ingen Midler til at pumpe Vandet ud, og Skibet vil synke, om man ikke resolut hugger Hul i de vandtætte Skodder og søger at lede Vandet til Maskinrummets Pumper i saa stor Mængde, som disse kan beherske. Mangen Fører eller Maskinmester vil dog nære en vis Betænkelighed ved at give Ordre til at hugge Hul i de af Autoriteterne anordnede vandtætte Skodder; men det er dog ret ofte udført i Nøds-

tilfælde, og store Værdier og Menneskeliv er derved bleven frelst.

For at undgaa at anvende dette yderste Middel vilde det være praktisk, om der i hver Side af Maskinskodderne i Højde med Lastrummens Garneringsplanker anbragtes Aabninger af passende Størrelse. Disse Aabninger kunde saa lukkes med Blindflanger paa Metallappe, eventuelt med smaa c. 12 Tommers vandtætte Døre af anerkendt Konstruktion.

Flere Certepartier indeholder Bestemmelser om, at der af Hensyn til Ladningen ikke maa findes Aabninger i Maskinskodderne ind til Lastrummene, med mindre disse, for Ladningen indtages, er lukket med Jernplader paasat fra Lastrummets Side; af Hensyn hertil kan man anbringe Støbejernplader over Aabningerne, og under en Katastrofe kan disse da slaas i Stykker, saa at Vandet faar fri Tilgang.

Dersom Vandet med enkelte Ladninger, som Kridt, Fosfat eller lignende ikke kan trænge igennem Ladningen ned til de paatænkte vandtætte Døre, kan man i Nødstilfælde søge at udlage enkelte Nagler i Skoddet højere oppe i dette.

Den mest effektive af Skibets Pumper er som bekendt Hovedmaskinens Cirkulationspumpe, der under Maskinens Gang pumper Kølevandet fra Søen gennem Kondensatoren og derfra udenbords. Ved at lukke Søvventilen til denne og aabne for den saakaldte Lastindsprøjtningensventil kan man tage Kølevandet direkte fra Maskinrummet i Stedet for at tage det fra Søen, og der er ingen Fare ved dette, selv om Vandet skulde være noget snavset eller fedtet. Kondensatoren er jo paa Floder og i grundede Farvande ganske anderledes ndsal ved de Sand- og Muddermængder, der pumpes igennem den. Der klæber imidlertid en Fejl ved

Rørledningen til denne ypperlige Pumpe, idet dens Sugeror fra Maskinlasten ofte er anbragt midtskibs i Maskinlastbrønden og endda hyppigt kun i den ene Side af Maskinrummet. Ved en pludselig fremkommen Lækage faar et Skib næsten altid en Del Slagside, og det er jo ret uheldigt, om det er til den modsatte Side af den, hvor Sugeroret er anbragt. Derfor burde der være en Ledning til hver Side af Maskinlastrendestenen, og Bekostningen ved at anskaffe et saadant Rør vil ikke være stor.

Næstefter Cirkulationspumpen kommer Ballastpumpen, som i de fleste Skibe med Lethed pumper c. 100 Tøns Vand i Timen. Denne Pumpe kan sædvanligvis kun pumpe fra Lastrummene gennem de under Garneringen anbragte Rør, men disse er som tidligere nævnt kun af ringe Størrelse og derfor ret betydningsløse. Rørledningerne til Bundtankene er imidlertid af betydelig større Dimensioner, og under Havari-Tilfælde kan man let aftage en Mandhul-dør i Maskinrummets Tanktop — forudsat at Tanken er tæt — og lade Vandet løbe ned i Tanken for saa atter at udpumpe det derfra gennem det store Tankrør.

Som yderligere Lænsningsmidler findes Hovedmaskinens 2 Lastpumper, Duplex Fodepumpen og Downton Pumpen eller Haandpumpen paa Dækket, og disse kan ligeledes alle pumpe fra Maskinrummet.

Medens Maskinrummet saaledes er udstyret med fortrinlige Lænsningsmidler, er man fuldstændig afskaaret fra at benytte disse Midler til Pumpning fra Lastrummet, med mindre man kan lede Vandet til Pumperne i Maskinrummet ved at hugge Huller i de vandtætte Skodder, eller, som ovenfor anført, anbringe passende Aabninger i disse.

Kunde disse Linier bidrage til at henlede Opmærksomheden paa denne Sag, saaledes at de nuværende ret uheldige Forhold maatte blive forbedret, og man under en Katastrofe blev i Stand til at kunne benytte alle Maskinrummets Pumper med deres fulde Ydeevne til Lænsning fra Lastrummene, er Hensigten naaet.

K.

Fragtmarkedet.

I vor forrige Beretning anførte vi, at det ventedes, at der snart vilde komme Liv i Majsbefragtningerne fra River Plate, og i den sidst forløbne Uge har der da ogsaa, efter en lang Pause, fundet en Række Befragtninger Sted til omkring 14/ Basis San Lorenzo pr. Juni—Juli, og forhaabentlig vil Plata Markedet nu i de nærmeste Maaneder være i Stand til at absorbere al den Tonnage, der bliver disponibel dernede, hvilket saa nok vil mærkes paa andre Kanter, som i den senere Tid har faaet mange Ballast Baade fra Plata. De øvrige større Markeder viser ingen nævneværdige Forandringer, derimod er Østersøen igen delvis fastere og højere, hvilket ogsaa kan siges om Kulfragterne indefter. Fra Østkysten er saaledes gjort op til 5/3 baade til Kiel og Kronstadt, hvilket er 1/ mere pr. Ton end for en Maaned siden. Iøvrigt sluttedes bl. a. som følger:

Østen. Erts Port Pirie 20/ Antwerpen eller Dunkerque, 21/6 Stettin, Juni. Soyabønner Wladivostock 20/ U. K., Kontinentet. Kjøbenhavn eller Stettin, 20. Juni—15. Juli. Ris Kohsichang 19/ én, 19/6 to Havne U. K. eller Kontinentet, 5.—25. Juli. Bombay 15/6 Dødvægtbasis én, 16/ to Havne U. K. eller Kontinentet (Frankrig ekskl.), 16/ Dunkerque, Juli. Kurrachee 14/ én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 14/6 to Havne. »net terms«. Annullering 25 Juni, 3 d. mindre pr. Juli.

Sørtehavet etc. Korn (større Baade) Nikolajeff, Kherson eller Odessa 6/3 à 6/6 Rotterdam eller Antwerpen, prompt. Sulina 6/6 Rotterdam, 6/9 L. H. A. Leith eller Glasgow, 7/ Liverpool, prompt, 8/ én Havn Danmark, 8/3 to, 8/6 tre, 8/9 fire Havne, (5.000), 20.—30. Juni, mindre Baade 9/ N. C. eller »any«, 9/6 Hamburg. Azov

7/ Basis Rotterdam, prompt. Erts 6/6 Nikolajeff/Middlesbro (6.000 med 2.000—2.000 daglig), 8/6 Poti/Antwerpen (7.200 med 700—700 daglig).

Middelhavet etc. Salt 7/6 fra Sicilien til Vestnorge, 8/3 à 8/6 Nordnorge, Basis én Lossehavn. Erts 4/6 Porman/Rotterdam, 6/ Maryport, 7/6 Sevilla/Glasgow. Oljekager c. 12/ Genua til én Havn Danmark (2.000), Fres. 8 Antwerpen (5.500). Erts fra Bilbao 4/6 Rotterdam, 4/ Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/6 Glasgow.

Nordamerika. Planker Miramichi 35/9 Mersey, Juni. Korn Montreal 1/10½ Avonmouth eller Rotterdam (20.000 Qrs.) meget prompt, 2/9 Vestitalien, Juni, 3/3 Galveston/Neapel, (28.000) August. Kul Baltimore 8/ Havre, 9/ Genua, 12/3 Norfolk/Rio Janeiro, Juni. Bomuld etc. paa Form »O« 22/6 fra Savannah til U. K. eller Kontinentet, Juni. Paa Netto Charter 8/6 Galveston/U. K. eller Kontinentet (H. H.), Juli.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. prompt, 13/ pr. primo Juli, 13/9 pr. tidligst 20. Juli, 14/6 pr. 25. Juli—10. August, alt med 6 d. mindre direkte Havn. Fra Buenos Aires eller La Plata 11/6. Ladedage tidligst fra 1. Juli, 14/ fra Rosario pr. 5. August.

Østersøen. Kortprops fra St. Petersborg 25/6 à 26/ til Østkyst Kulhavn, 28/ Bristol Kanalen, Mk. 20 pulpwood til Rotterdam. Korn uforandret Basis 1/ Hvedebasis til Rotterdam pr. Juni. Riga er ligeledes uforandret. Fra Windau 9¾ d. Havrebasis Rotterdam, 11¼ d. Dunkerque. Sukker Stralsund/Rotterdam Mk. 4¾ à 5. Stettin/London 5/ à 5/3, 6/ Liverpool. Fra Botten bl. a. 25/ D. B. B. Kemi/Hull (600), Fres. 30 Sundsvall/Ghent (650), Hfl. 13 Lapvik/Amsterdam (700).

Kulfragterne. Tynen eller Blyth 4/9 à 5/ St. Petersborg eller Kronstadt, 4/9 Helsingfors, 4/6 Mariager (1.700), 5/7½ Bordeaux (2.800), 7/ Marseille (5.500), 7/3 Genua eller Livorno, 8/ Palermo. Humberen 4/9 à 5/ Kronstadt, 5/ Reval. Firth of Forth 5/3 Wiborg (1.200), 4/10½ à 5/3 Kronstadt, 4/9 Riga, 5/ à 5/3 Kiel, 4/9 Kallundborg (1.200), 4/4½ Ronen, 7/3 Genua. Cardiff eller Newport 5/3 à 5/4½ Kronstadt, 6/3 à 6/6 Lissabon (2.200), Fres. 8,25 Marseille (5.000—6.000), 7/ Genua (4.000—6.000), 8/4½ Venedig (4.600), 7/ Port Said, 14/3 Rosario, 13/9 à 14/ River Plate.

Skrevet den 9, Juni 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring i den forløbne Uge udover, at der fra Danmark og Tyskland udbydes nogle faa Kornlaster til Kontinentet og England, medens Bottenhavene ligger uforandret med kun faa prompte Laster til uforandrede Rater, dog i enkelte Tilfælde særlig til mindre gode Havne med et lille Tillæg. Rusland er vedvarende mal for prompte Laster. Østnorge udbyder nogle Islaster ogsaa med et lille Tillæg, men Udløsningen falder som sædvanlig paa denne Aarslid daarlig ud. Syd- og Vestsverig har nogle faa Træ- og Cementlaster til uforandrede Rater.

Returfragterne Vest fra stiller sig lidt bedre, og der er flere Kullaster i Markedet saavel til Danmark, Norge, Sverig og Tyskland med gennemsnitlig højere Fordringer. Claylaster er uforandrede med lidt kortere Torn.

Angaaende de mindre Skibe er der desværre ingen Bedring at øjne i nogen Retning. Af de nordtyske Pladser noterer Königsberg som hidtil 4 M., Colberg for Rug 4 M., Stralsund for Hvede kun 3¼ M., ligesom Rostock, Wismar slutter til 3 M. for Rug, 4 M. for Havre. Det er Rater, som det ikke kan betale sig at forsejle for, men som ogsaa nærmest kun antages af de paa de respektive Pladser liggende Skibe. Norge er ligeledes meget sløv, og ikke faa Skibe gaar fragsøgende derfra. Med Hensyn til Sverig er det stadig Sydsverig, som har Laster fremme til uforandrede Rater: de svenske Sundhavne noterer Ler-varer til Norge og Bottenhavet, men næsten intet til

Tyskland uden netop til Königsberg, samt Godning til Riga og Libau 4½ M. Danmark viser sig for Provinsernes Vedkommende heller ikke videre livligt ud over enkelte Omladninger af Majs fra lossende Dampere; endvidere sluttedes Hvede Musnedesund/Aalborg 16 Øre, Klid sjællandsk Havn/Sundhavn 4¾ Kr. Kjøbenhavn var i forrige Uge meget flov: lige de sidste Dage placeredes nogle Skibe for Majs til Ahus, Stege, Helsingborg, ligesom der fra endnu ikke ankomne Hvededampere er sluttet til Odense, Nakskov og Horsens, alt til Minimalratler.

Generalforsamlinger.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Sofolk

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Staehr. Selskabets Formand, Direktor Hein, afgav Reretning:

Dampskibsafdelingen.

I Aaret 1913 har der i Afdelingen af 142 Medlemmer været indmeldt 511 Skibe med 9,554 Mand. Grundpræmien, der var fastsat til Kr. 12 pr. Mand er indgaaet med Kr. 114,648, hvoraf Kr. 6,048 for de frivillig tegnede Forsikringer.

I Aarets Løb er anmeldt 426 Ulykkestilfælde mod 398 i 1912. Siden Foreningens Oprettelse er der for Dampskibsafdelingens Vedkommende i Erstatninger til tilskadede Sofolk og til omkomne Sofolks Efterladte ialt udbetalt Kr. 499,393 50.

Sejlskibsafdelingen.

I Aaret 1913 har der i denne Afdeling af 745 Medlemmer været indmeldt 1,030 Skibe med 4,067 Mand, heraf var 141 Mand forhyret i 50 Fartøjer, for hvilke der i Følge Lovens om Sofolks Ulykkesforsikring ikke ydes Statstilskud. Grundpræmien, der var fastsat til Kr. 10 pr. Mand er indgaaet med Kr. 40,070, hvoraf Kr. 30 for frivilligt tegnede Forsikringer.

Indtil den 31. December 1913 er der for Sejlskibsafdelingens Vedkommende i Erstatninger for tilskadede Sofolks Ejendele ialt udbetalt Kr. 333,948.

Direktoren sluttede med at omtale Dampskibene »Koches og »Kong Helges Havari, samt de seks Totalforlis, der havde fundet Sted for Sejlskibsafdelingens Vedkommende.

For Regnskaberne for begge Afdelinger, som findes optaget i Dansk Søfartstidende Nr. 18, d. A., blev der givet Decharge. For Dampskibsafdelingens Vedkommende nyvalgte Direktør Reinhardt til Bestyrelsen i Stedet for Direktør Martin Carl, som ikke ønskede Genvalg, medens Konsul Stroyberg genvalgte; for Sejlskibsafdelingens Vedkommende genvalgte Skibsredere Aage Bruhn og R. W. Rasmussen. Revisorerne genvalgte ligeledes.

Udenfor Dagsordenen meddelte Kaptajn Hein, at man fra Indenrigsministeriet havde modtaget en Skrivelse, hvori meddeltes Samtykke til, at Lovenes § 2, 2. Stykke, om Foreningens Overtagelse af enhver Risiko i Følge Lov af 1. April 1905 om Sofolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed faar følgende Tilføjele:

»samt for Sejlskibes Vedkommende det i Følge Lov Nr. 103 af 29 April 1913, § 1 Rederen paahvilende Ansvar for Død og anden Skade paa Person, forarsaget ved Skibssammenstød, dog kun for saa vidt det drejer sig om Besætningen om Bord i Sejlfartøjer, der er forsikrede i Foreningen.«

Nybygninger, Køb og Salg.

Ved Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn i Kjøbenhavn solgtes i disse Dage Bugserdampere »Unterweser X« til et Trævarerfirma i Raumo (Finland). Skibet er bygget 1900 af Stanl hos Act. Ges. Weser i Bremen. Kobesum c. 100,000 finske Mark.

3/4m. Staalsskonnert »Circe«, der maaler 220 Reg. Tons og er hjemmehørende i Antwerpen, er i disse Dage bleven købt til Marstal. Skibet, hvis ny Navn bliver »L. J. Bager«, skal føres af Styrmand Thorvald Hansen. Korrespondende Reder bliver Mægler Erik B. Kromann.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuchert, ank. Antwerpen 1.6. — Alexandra, Nielsen, pass. Brunsbüttel 8/6. — Algarve, Borries, pass. Brunsbüttel 7/6. — Anglo Dane, Kunn, pass. Brunsbüttel 8/6. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 8/6. — Antwerpen, Madsen, ank. Konstantinopel 9/6. — Arkansas, Egense, afg. Kristiania 8/6. — Arno, Lepper, ank. hertil 8/6. — Aurora, Gommesen, ank. Neapel 7/6. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Petersborg 7/6. — Beira, Mortensen, afg. Ghent 5/6. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 7/6. — California, Petersen, ank. hertil 22/5. — Charkow, Søberg, ank. Petersborg 2/6. — Christian IX, Gotthardt, ank. her 7/6. — Christianssund, Andresen, ank. hertil 6/6. — Dagmar, Müller, ank. Riga 7/6. — Dania, Jørgensen, afg. Boston 29/5. — Douro, Sørensen, pass. Holtenau 5/6. — Ehro, Lunge, ank. Liban 4/6. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 7/6. — Ficara, Munch, ank. hertil 8/6. — Florida, Andersen, afg. New York 27/5. — Frederik VIII, Thomsen, ank. hertil 2/6. — Garonne, Kromann, ank. Riga 1/6. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 2/6. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 8/6. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Marseille 7/6. — Jolanth, Kylesbech, ank. London 8/6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 8/6. — Kentucky, Andresen, afg. New York 3/6. — Kiew, Tonnesen, ank. Newcastle 8/6. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 4/6. — Louise, Svan, pass. Holtenau 9/6. — Louisiana, Jon Jensen, pass. Portofness 1/6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 28/5. — Maryland, Ørsted, ank. Buenos Aires 29/5. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 7/6. — Morsø, Nellemann, afg. Stockholm 6/6. — Nicolai II, Petersen, ank. hertil 7/6. — Nordjylland, Bidstrøm, ank. Antwerpen 4/6. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Havre 5/6. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 8/6. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 6/6. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 7/6. — Perm, Tramp, ank. Libau 4/6. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 8/6. — Romny, Bogvad, afg. Swansea 6/6. — Saga, Hansen, ank. Lissabon 8/6. — Saxo, Rasmussen, ank. Pillau 3/6. — Seine, Le Dizes, ank. Dunkerque 8/6. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 6/4. — Thyra, Myhldorf, ank. Trondhjem 7/6. — Tiber, Pape, ank. Lissabon 8/6. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 2/6. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 3/6. — Tyr, Thaning, ank. hertil 8/6. — United States, Gotsche, afg. New York 4/6. — Vendsyssel, Henriksen, pass. Holtenau 9/6. — Viking, Dam, afg. Bergen 8/6. — Virginia, Fischer, pass. Dunnethead 28/5.

G. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 6/6. — Amalienborg pass. Hirtshals 6/6. — Brattingsborg pass. Port of Spain 1/6. — Borglum pass. Portland 6/6. — Dansborg ank. Lübeck 3/6. — Elsborg ank. Ghent 7/6. — Esrom afg. Norfolk 27/5. — Flynderborg ank. Hull 6/6. — Frederiksborg ank. Rufisque 5/6. — Guldborg pass. Gibraltar 3/6. — Gurra ank. Cardiff 1/6. — Hammershus pass. Seilly Island 5/6. — Harrildsborg pass. Ymuiden 4/6. — Hundborg ank. Landskrona 6/6. — Jelling afg. Riga 6/6. — Jomsborg ank. Archangel 3/6. — Jungshoved ank. Cardiff 1/6. — Jægersborg ank. Garston 4/6. — Kallundborg pass. Skagen 4/6. — Kalo ank. Huerva 5/6. — Klamneborg pass. Kjøbenhavn 7/6. — Kronborg ank. Aleksandria 29/5. — Lejre ank. Bilbao 7/6. — Marselisborg og Savona 2/6. — Næsborg ank. Odense 5/6. — Raudelsborg ank. Lübeck 7/6. — Silkeborg ank. Swansea 5/6. — Skanderborg ank. Archangel 4/6. — Skodsborg pass. Skagen 5/6. — Spigerborg afg. Middlesbro 2/6. — Stegelborg ank. Salismünde 30/5. — Stjerneborg ank. Huerva 25/5. — Søborg pass. Hønningsvaag 6/6. — Taarborg ank. Pernau 2/6. — Hsborg pass. Dungeness 6/6. — Uranienborg afg. Memel 5/6. — Vordingborg ank. London 5/6. — Ørkild pass. Kjøbenhavn 6/6.

Vesterhavet. Thyra, Jessen, ank. Borgå 9/6. — Hebe, Gregersen, pass. Brunsbüttel 9/6. for Kjøbenhavn. — Rigmor, Uldall, ank. Råfö 9/6. — Stella, Schiff, pass. Helsingør 9/6. for Neufhrwasser. — Nora, Lauritsen, ank. Petersborg 5/6. — Fylla, Brinch, ank. Marseille 5/6. — Cito, Thoft, afg. Kristinestad 8/6. for Alicante. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 8/6. for Wiborg. — Ulla, Hansen, ank. Lorient 8/6. — Laura, Thøgersen, ank. St. Raphael 8/6. — Marie, Nielsen, ank. Haugeund 4/6. — Nerma, Degn, ank. Danzig 5/6. — Dagmar, Sørensen, pass. Portland 7/6. for Larache. — Bodil, Jensen, ank. Antwerpen 7/6. — Gerda, Iversen, ank. Lovisa 7/6. — Nancy, Pedersen, pass. Helsingør 7/6. for Gelle. — Olga, Christensen, afg. Nantes 6/6. til Goole. — Nordsoen, Lund, afg. Portland 5/6. til Petersborg. — Johanne, Mikkelsen, afg. Portland 5/6. til Norrköping. — Nexos, Basse, ank. Råfö 5/6. — Iuger, Skov, afg. Portland 5/6. til Rabat. — Polly, Mathinsen, ank. Nantes 4/6.

Det østasiatiske Kompagni. Fionia, afg. Colombo 4/6. hjemg. — Selandia, ank. London 7/6. hjemg. — Arabien, afg. Port Said 3/6. hjemg. — Cathay afg. Karatsu 27/5. hjemg. — Kina afg. Shanghai 8/6. hjemg. — Samui afg. Pnamaribo 24/5. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 30/5. udg. — Bintang ank. London 7/6. udg. — Rhodesia ank. Hønsand 8/6. udg. — Transvaal afg. St. Vincent 4/5. udg. — Jutlandia afg.

Port-Said 8/6 udg. — Franquebar afg. Singapore 6/6. udg. — Indien afg. Antwerpen 27/5. udg. — Siam afg. Kjøbenhavn 9/6. udg. — Annam pass. Sabang 7/6. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Petersborg 6/6. til Sarpsborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 3/6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Bruges 4/6. — Russ, Petersen, ank. Preston 27/5. — Vladimir Sawin, Curstensen, ank. Port Talbot 3/6. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Hartlepool 6/6. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Garston 23/5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 5/6. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 30/5. til Fenit. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Muramichi 27/5. til Dublin. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 28/5. til Limerick.

A. P. Mollers Rederier. Angelica Mærsk, ank. Kristinestad 2/6. — Anna Mærsk pass. Hanstholm 5/6. — Arnold Mærsk, ank. Ghent 31/5. — Chassie Mærsk ank. Cardiff 5/6. — Eleonora Mærsk pass. Holtenau 7/6. — Hulda Mærsk ank. Kristinestad 1/6. — Laura Mærsk pass. Hanstholm 8/6. — Lexa Mærsk ank. Riga 6/6. — Peter Mærsk ank. Blyth 5/6. — Sally Mærsk ank. Follonica 26/5.

Term. Gudrun, Sonnichsen, afg. Rotterdam 9/6. — Sara, Jensen, afg. Rotterdam 9/6. — Helene, Sørensen, afg. Grenock 30/5. — Ragnhild, Schultz, ank. Åhø 9/6. — Valborg, Hansen, ank. Tynen 7/6. — Sjælland, Svarrer, afg. Aalborg 9/6. — Estrid, Hansen, afg. Bordeaux 8/6. — Agnete, Dan, ank. London 9/6. — Hernia, Farup, ank. Rendsborg 9/6. — Elise, Jørgensen, afg. Aarhus 8/6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. St. Trope 4/6. — Martha, Christensen, afg. Örnsköldsvik 5/6. — Elna, Rathje, ank. Memel 7/6. — Therese, Pedersen, afg. Carlsborg 9/6. — Harriet, Larsen, afg. Oran 5/6. — Dagny, Therkildsen, afg. Memel 4/6. — Simone, Møller, ank. Tynen 6/6. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 9/6. — Vera, Riso, afg. Hønsøud 9/6. — Daisv, Jørgensen, ank. Klagshavn 8/6. — Anine, Leth, afg. Granton 7/6. — Kamma, Løffler, afg. Kemi 5/6. — Betty, Lagesen, ank. Thomsen 9/6.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Sundsvall 6/6. — Svend, Schmidt, afg. Uleåborg 8/6. — Uraulia, Clausen, afg. Newcastle 9/6.

Nordsean. Nordland, Andersen, ank. Archangel 26/5. — Holland, Poulsen, ank. Warkworth 7/6. — England, Bennetsen, ank. Kjøbenhavn 10/6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Calais 6/6. — Europa, Friis, afg. Cardiff 6/6. — Frankrig, Nielsen, afg. Norfolk 28/5.

Briz Hansen & Co. John, Holm, ank. Reval 8/6. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Aalborg 6/6. — Nordpol, Nielsen, afg. Methil 6/6. til Genua. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Luleå 6/6.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Swansea 10/6. — Alf, N. Clausen, ank. Repola 5/6.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. New York 4/6.

Orion. Flindt, Hansen, ligger i Archangel. — Fyen, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 7/6. p. R. t. Riga.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Wiborg 5/6. til Calais. — Gulfaxe, Faber, ank. Calais 2/6. — Skinfaxe, Hemmingesen, ank. Methil 3/6. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Hungerburg 5/6.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Jakobstad 30/5. — London, Larsen, ank. Yxpila 2/6. — Paris, Andersen, afg. Kjøbenhavn 5/6. til Kristinestad. — Bryssel, Kaas, ank. Tynen 30/5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 3/6. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Reval 5/6. til Kemi. — Roma, v. Thun, ank. London 4/6.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Kovda 5/6. til Nantes. — Nelly, Clausen, pass. Holtenau 7/6. for Danzig. — Lilly, Bang, ank. Kjøbenhavn 28/5. — Alexy, Sørensen, ank. Nantes 5/6. — Dagny, Clausen, ank. Dietrichsdorf 6/6. — Mary, Duhn, afg. Brest 8/6. til Swansea.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Wiborg 6/6. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Burnt Island 9/6. — Peter Bøm, Jørgensen, ank. Söderhamn 7/6.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Norrköping 2/6. — Emanuel, Svane, ank. Portishead 5/6. — Erindring, Nielsen, ank. Dunkerque 4/6. — Energi, Jensen, ank. Sorø 4/6.

Sejlskibe.

Svendborg. Meta, Møller, ank. Faarøund 2/6. — Cornwall, Petersen, ank. Kingslynn 3/6. — Danmark, Husfeldt, ank. Tynemouth 3/6. — Fylla, Hansen, ank. Koldby Kaas 2/6. — Roma, Nielsen, ank. Kristiania 3/6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Rønne 3/6. — Najaden, Rasmussen, ank. Poole 3/6. — Lauritz, Carlsen, ank. Pillau 2/6. — Marie, Nielsen,

pass. Helsingør 4/6. — Vosta, Poulsen, ank. Dysart 4/6. — Kamma, Fisker, ank. Helsingør 7/6. — Sophie, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 7/6. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Holtenau 8/6. — Zenitha, Jensen, ank. Helsingør 8/6. — Standard, Rasmussen, ank. Courselles 8/6. — I. Koføed, Hansen, ank. Uleåborg 6/6. — Libra, Hansen, ank. Charlestown (C.) 7/6. — Emilie, Rasmussen, ank. St. Briev 8/6. — Lindhardt, Madsen, ank. Helsingør 7/6. — Fulvia, Petersen, ank. Shoreham 7/6. — Flora, Sørensen, ank. Durnm 8/6. — Haabet, Andreasen, ank. Oscarshavn 5/6. — Dagmar, Petersen, ank. Åhø 5/6. — Pallesen, Jensen, ank. Pembroke 5/6. — Minerva, Fuglsang, ank. Helsingør 5/6. — Cathrine, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 6/6. — Alma, Hansen, ank. Helsingør 6/6. — Norden, Olsen, ank. St. Waast 6/6. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 6/6. — Ludvig, Brandt, ank. Fowey 5/6. — Gava, Petersen, ank. Borgå 5/6. — Triton, Jensen, ank. Byske 5/6. — Falken, Rasmussen, ank. Burgstakken 8/6. — Delos, Andersen, ank. Hønsøud 8/6. — Nordstjernen, Hansen, ank. Bristol 9/6. — Helge, Nielsen, ank. Sikeå 9/6. — Carl, Clemmensen, ank. Randers 8/6. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Helsingør 9/6. — Alfrede, Clausen, ank. Kotka 7/6. — Yrsa, Sørensen, ank. Concarneau 8/6.

Æro. Merkur, Christensen, ank. Halmstad 1/6. — Bien, Petersen, ank. Ystad 2/6. — De tvende Brødre, Boye, ank. Faxe Ladeplads 2/6. — Ofelia, Clausen, ank. New Foundland 20/5. — Rolf, Christensen, ank. Rio Hacha 31/5. — Freden, Christensen, ank. Diepe 1/6. — Svalen, Rosenbeck, ank. Figueirofog 1/6. — Diane, Hansen, ank. Moss 1/6. — Marie, Raahauge, ank. Samsø 1/6. — Hosanne, Raahauge, ank. Ronneby 2/6. — Harris, Harris, ank. Fowey 2/6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Fugleford 30/5. — Abba, Petersen, ank. Seharborough 2/6. — Gertrud, Christensen, ank. Roueby 2/6. — Vega, Petersen, ank. Stockholm 2/6. — N. Hansen, Albertsen, ank. New Foundland 2/6. — Albertine, Madsen, ank. Øskashavn 2/6. — Lauritz, Folmer, ank. Danzig 3/6. — Christian, Fabricius, ank. Volgast 3/6. — Mariane, Petersen, ank. Wismar 3/6. — Marie, Hansen, ank. Landskrona 3/6. — Neptun, Skals, ank. Kjøbenhavn 3/6. — Caroline Kock, Rasmussen, er afg. Maracaibo til Hamburg. — Claudia, Aaberg, ank. Laguna de Terminos 3/6. — Eos, Christensen, ank. Isafjord 3/6. — Vigilant, Jacobsen, ank. Vestmannaeyri 3/6. — Johanne, Jørgensen, ank. Rømsgård 3/6. — Elsa, Boye, ank. Danzig 3/6. — Acacia, Jensen, ank. Skive 4/6. — Viking, Weber, ank. Memel 4/6. — Solon, Eriksen, ank. Pillau 4/6. — Mester, Petersen, ank. Vejle 5/6. — Venus, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6/6. — Karen, Albertsen, ank. Aarhus 6/6. — Debora, Rasmussen, ank. Folkestone 6/6. — Anne, Mikkelsen, ank. Leith 4/6. — Hebe, Clausen, afg. Havnefjord 4/6. — Hermod, Petersen, pass. Gibraltar 3/6. p. R. t. Setubal. — Kodan, Hansen, ank. Casablanca 6/6. — I. A. Kromann ank. Geetmunde 6/6.

INDHOLD:

Meddelelser fra Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 11. Juni 1914. — Lastdampere og deres Læsningsmidler. — Beretning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Aaret 1913. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger. Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Bætninger. Garanteret ren og uden Tilsetning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

En fore and after Skonnert ønskes til Købs.

Jagtbygget, ny eller faa Aar gammel, fra 80 til 100 Brutto-Tons, Klasse F. V. — Opgiv billigste Pris samt alle andre Oplysninger. Billet, mrkt. „SKIB“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor i Løbet af 8 Dage.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdagen den 20. Juni 1914, Formiddag Kl. 10¹/₂, paa Hotel »Langeland« i Rudkjøbing.

DAGSORDEN:

1. Valg af Dirigent.
2. Regnskabet og Beretningen fremlægges.
3. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for A. M. Knudsen, F. L. Knakkegaard og J. Ph. Jørgensen, der fratræder efter Tur.
4. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1914.
5. Valg af Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1915.
6. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen for Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk i Stedet for C. W. Clausen og A. M. Knudsen, hvis Mandater udløber i 1914.
7. Foreningens Deltagelse i det syvende nordiske Søfartsmøde i Malmø den 27.—29. Juli 1914.
8. Eventuelt.

Svendborg, den 8. Juni 1914.

P. B. V.
C. P. LUND,
Formand.

Skibshandel til Afstaaelse.

En Skibsprovianteringsforretning i Jylland er til Afstaaelse straks. Passende for en Fagmand eller muligt to unge Mænd eller Skibsfører. God Omsætning. — Billet, mrkt. „SKIBSHANDEL“, bedes snarest indlagt paa dette Blads Kontor.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobbersmed.
Tlf. 1960 **Odense.** Tlf. 1960
Alt Skibsarbejde udføres.
Leverandør til D. F. D. S. med flere.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis A vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesser til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

TIVOLI

Sommersezon fra 8de Mnj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Opretter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frelgts“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

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.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S 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: Kristiansgade 1*. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 1024

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

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindlev, Vesteragaade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Frederikshavns Værft og Flydedok 1/3

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibshypothekbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købli. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassea Skræderi og Herreakvilpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassea Syning.

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

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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla laststagesplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampkibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's ERG.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ¹/_s

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget hønhørende til Nutidens billigste Priser.

NR. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrning“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

Iver C. Weibach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

eller

Lord Kelvins System

egte Fabrikat.

Spritkompasser

E. S. Ritchie & Sons

originale

samt af eget Fabrikat

Baadskompasser

(Sprit og tørre)

Kasse eller Hus med

Lampe.

Azmutinstrumenter

Pejletetter

Kikkertør

dobbelt og lang

Sextanter og Octanter

med og uden

Kew Certifikat

Reparationer

udføres.



Walkers

originale

Lodde- og

Loggeapparater

Fuldarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire

(enkelt og dobbeltsnæet)

Barometre

Hydrometre

Glinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morsos Signallanterner

u. m.

Reparationer

udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

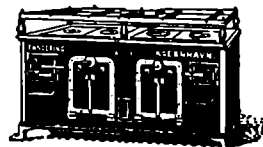
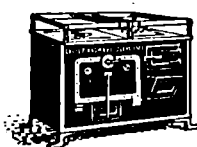
Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER ¹/₂

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

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 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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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. 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.

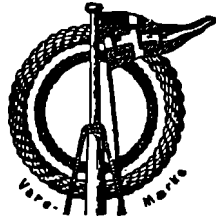
Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,

Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østerse-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østerseen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersehavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

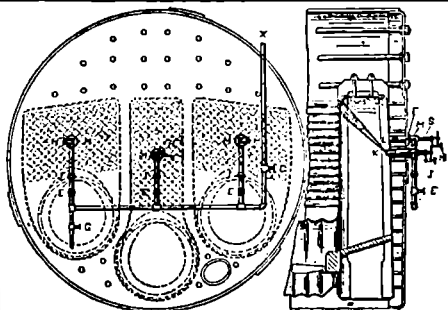
Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Juni 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at åbne Røggæmskammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Foreger Kedlernes Nyttørvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 - 1405
3053 - 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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
europæiske Havne ved
Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

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 • • Leverandør til Statsbanerne • •	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.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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“.

**TUX-RAAOLIE-
MARINE-
MOTORER**

MOTORSPIL **HAM**
MOTOR-
DYNAMOER
etc.
Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEDAILLE** 1912 & 1913
TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

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: Se-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, 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.

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 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.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

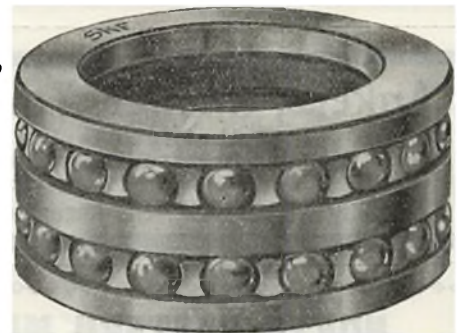
SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 18. Juni 1914.

Vi har modtaget Aarsberetning fra Kjøbenhavns Maskinist-skole for 1913. Virksomheden har i dette Aar omfattet Forberedelse til følgende Eksaminer: Den almindelige Maskinisteksamen, den udvidede Maskinisteksamen, Maskinpasserprøven, Motorpasserprøven og Kedelpasserprøven, den kommunale Elektro-Installatør-prøve og Optagelsesprøven til Flaadens Ingeniørelvskole.

Til disse Eksaminer og Prøver har Skolen i Aaret 1913 undervist i 1ste Semester 423 Elever og i 2det Semester 407 Elever. Eksamensresultaterne var følgende:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 28 Elever, hvoraf 27 bestod, til Motorpasserprøven 6 Elever, som alle bestod, til den almindelige Maskinisteksamen 156 Elever, hvoraf 117 bestod, til den udvidede Maskinisteksamen — matematiske Fag — 61 Elever, hvoraf 58 bestod, til samme Eksamen — Maskinfag — 61 Elever, hvoraf 57 bestod til samme Eksamen — Elektroteknikfag — 70 Elever, hvoraf 59 bestod. (Det bemærkes, at alle 3 Faggrupper skal være bestaaet forinden Eksamensbevis til den udvidede Maskinisteksamen udstedes). Til Kedelpasserprøven indstillede sig 18 Elever, hvoraf 17 bestod, og til den kommunale Elektro-Installatørprøve 64 Elever, hvoraf 55 bestod. Skolens Regnskab balancerer med Kr. 98,148.08.

Panama-kanal-Loven. Washington, 11. Juni. Senatet har med 50 St. mod 35 vedtaget Lovforslaget, hvorved den amerikanske Skibe i Kystfart tilstaaede Fritagelse for Afgifter i Panamakanalen ophæves. Senatet har tillige med 50 St. mod 24 vedtaget et Ændringsforslag til Lovforslaget om Ophævelse af de amerikanske Kystfartskibes Afgiftsfrihed i Panamakanalen. I Ændringsforslaget udtales, at de Forenede Stater ikke ved Loven giver Afkald paa Ret til at lade Staternes egne Skibe passere afgiftsfrit gennem Kanalen.

Præsident Wilson har den 15. ds. underskrevet Loven angaaende Ophævelsen af Panamakanal-Lovens Bestemmelse om Afgiftsfrihed for amerikanske Skibe i Kystfart. (Ritz. Bur.)

Japan og Panama-Kanalen. Den 1. April 1915 vil der blive etableret en Dampskibsforbindelse mellem Kobe og New York gennem Panama-Kanalen, idet Skibene skal anløbe Yokohama, Seattle, Colon og New Orleans. Det er bestemt at anbringe seks Dampere, hver paa 10,000 Tons, paa denne Rute, med Afgang en Gang maanedlig i hver Retning. Nogle af disse Skibe er allerede bygget og andre er under Bygning. Linien vil blive dirigeret af Dampskibsselskabet Nippon Yusen Kaisha, og det vides, at den vil blive støttet med høje Subsidier af den japanske Regering. (Shipp. Gaz.)

Forsvundne britiske Sejlskibe. Forældiget af den hurtige Nedgang i Antallet af store britiske Sejlskibe, bringer »Shipp. Gaz.« en Fortegnelse over de britiske Sejlskibe paa over 1,000 Netto Reg.-Tons, som i Løbet af de sidste ni Aar er blevet noteret hos Lloyds som savnede. Deres Antal er 30, og Størrelsen varierer fra 1,400 til 2,387 Tons. I 1905 forsvandt 8 Skibe, 1906 1 Skib, 1907 4 Skibe, 1908 6 Skibe, 1909 4 Skibe, 1910 ingen Skibe, 1911 2 Skibe, 1912 2 Skibe og 1913 3 Skibe.

Rigsdagen er den 15. ds. hjemsendt, og allerede en Uge forinden ophørte det egentlige Lovgivningsarbejde paa Grund af de politiske Forhold.

Armerede Handelsskibe. Paa en Forespørgsel fornylig i det engelske Parlament om, hvormange britiske Handelsskibe, der nu var armeret og udrustet med Forsvar for Øje i Tilfælde af Krig, og hvilke Subsidier, der blev betalt disse Skibe fra Regeringens Side, svarede Mi-

nister Churchill, at de armerede Handelsskibes Antal for Tiden er 40, og at der ikke blev betalt dem Subsidier fra Regeringens Side. (Shipp. Gaz.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Merida i Mexico, Bahia i Brasilien, Guayaquil i Ecuador, Caracas i Venezuela samt Nigeria er erklæret for smittet af gul Feber.

Panama, Cienfuegos paa Cuba, Øerne Jamaica og Barbados, Coatzacoalcas i Mexico, Payta, Trujillo, Callao og Lima i Peru, Porto Cabello og La Guaira i Venezuela samt St. Louis de Sénégall i Afrika er erklæret fri for samme Sygdom.

Belgien: Dakar (Senegall) og Øen Chio er erklæret for pestsmittet.

(Ritz. Bur.)

Konsultatvæsnet. Den 12. Juni d. A. har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Elbing, under det kgl. Konsulat i Danzig, H. Thies-sen, Afsked.

Den 23. Marts 1914 har Udenrigsministeriet ansat O. Pümpel af Milano som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Genua.

Den 9. Maj 1914 har Udenrigsministeriet ansat D. D. Kennedy af Amble som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Newcastle on Tyne.

Dødsfald. Fredericia, den 15. Juni. Fly. Dampskibsekspeditor ved D. F. D. S. Kaptajn I. C. Møller. R. af D., er imorges afgaaet ved Doden 83 Aar gammel.

Lastdampere og deres Lænsningsmidler.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Med stor Interesse har jeg læst, hvad der i *Dansk Søfartstidende* af 11. Juni er skrevet om »Lastdampere og deres Lænsningsmidler«. Dette Emne er sikkert af langt større Betydning, end de fleste af Læserne har tænkt dybere over, og jeg skal derfor tillade mig at supplere Artiklen med nedenstaaende, i Haab om derved at yde Bidrag til at rejse en mere indgaaende Debat om Sagen.

Hvad der af K. er fremført i ovennævnte Artikel, kan jeg fuldt ud tiltræde, men da det kun tager Sigte paa Lastdampere, vil jeg gerne gaa et Skridt videre og paa-pege, at de Mangler, der med Hensyn til Vandløb og Lænsningsmidler gælder for disse Skibe, lige saa fuldt, ja maaske i endnu højere Grad gælder for Passagerdampere omend paa en noget anden Maade.

For ganske nylig indtraf der igen en af de forfærdelige Søulykker, hvorved c. 1,000 Mennesker mistede Livet, og det i forholdsvis godt Vejr og smult Vande. — »Empress of Ireland«s Kollision med »Storstad«.

Man spørger uvilkaarlig, hvor er det muligt, at Usikkerheden for Menneskeliv, Gods og Skib er saa urimelig stor endog med et af Verdens største og mest fuldkomne Dampskibe, at det i 10 à 12 Minutter efter en Kollision kan gaa tabt og tage c. 1,000 Mennesker med sig i Dybet?

Svaret maa da blive: Jo simpelthen fordi, »Empress of Ireland« kæntrerede ganske kort efter Kollisionen.

Nu bedes den ærede Læser genkalde sig i Erindringen Beretningerne om Ulykkerne med store Tab af Menneskeliv efter Kollisioner paa Søen i de sidste 20 à 30 Aar.

De lyder næsten alle uden Undtagelse i korte Træk saaledes:

»Skibet kolliderede, det blev ramt i Siden, begyndte

at krænge over, saa at det var umuligt at faa Baadene paa den ene Side sat i Vandet, tog mere og mere Slagside og sank kort efter med saa og saa mange Menne sker.

Men hvorfor kæntrer og synker et Skib, der ellers er vel konstrueret og solidt bygget med de lovbefalede vandtætte Skodder, prøvet Stabilitet etc., saa hurtigt? Det burde jo kunne flyde, i al Fald i smult Vande, selv om to eller flere af Rummene blev vandfyldt, hvad der kan hænde, naar et eller to af de vandtætte Skodder sonderbrydes ved Kollisionen!

Ja, læg Mærke til: Skibet krængede over og kæntrere: her menes ikke med Kølen i Vejret — men langt nok til, at Vandet kommer ind paa Stordækket og fylder ned af aabne Luger, Kapper, Kahytstnedgange etc., og saa er der ingen Redning længere, om Skibet endog er delt i ti vandtætte Afdelinger.

I Skibe, der ikke har Mellemdæk under Vandlinjen, vil en saadan Katastrofe ikke kunne indtræffe saa hurtig, — men hvor der er Mellemdæk under Vandlinjen, vil den kunne ske, ja den maa indtræffe, naar Vandet, der strømmer ind gennem Kollisionsskaden, ikke kan komme fra Mellemdækket ned i Skibets Bund. Et Skib ligger aldrig saa stille i Søen eller saa nøjagtig lige, at en Vandmasse ikke vil søge ud i en af Siderne, og for hver Tomme Vandet stiger, vil Slagsiden tiltage, og det maa ende med, at Stabiliteten aflager, saa at Kæntring bliver uundgaelig.

Nu kan det vel anføres, at mange Skibe har Spygatte fra Mellemdækkene ned til Skibets Bund, jeg betvivler dog, at det er Tilfældet i de større Passagerdampere, men selv hvor saadanne Spygatte findes, er de forholdsvis smaa med Rister eller gennemhullede Metalplader over, da Hensigten med dem kun er at være Aflob for Sved fra Skibssiderne og maaske lidt Spulevand. De bliver da ogsaa let tilstoppede af Stov, Uld fra Tapperne, Papirstumper o. l., de er kort og godt ikke anbragt dér for at bortlede større Vandmængder.

Hvad der efter Indsenderens Mening burde være i Passagerdampere med Mellemdæk beliggende under Vandlinjen, er: Mindst én ordentlig Sluse i hver Side af Dækket i hvert vandtæt Rum. Disse Sluser bør kunne aabnes og lukkes fra Overdækket, helst fra Kommandobroen, saaledes at de vagthavende Officerer kan manøvrere dem, naar et Uheld indtræffer, der gør det nødvendigt at lukke indstrømmende Vand ned i Skibets Bund. De tekniske Vanskeligheder ved Indretningen af det her foreslaaede er minimale i Sammenligning med, hvad der nuomstunder præsteres i Passagerskibe.

Det er muligt, at hvad der her anbefales, vil vække Kritik og Modstand hos adskillige Redere, men derfor er det alligevel sandt, at der, hvad Dag det skal være, kan indtræffe Katastrofer af lignende Art, som ved Kollisionen imellem »Impress of Ireland« og »Storstad« om Bord i Skibe, der sejler med Mellemdæk under Vandlinjen, dersom der ikke er sorget for, at tilfældig indstrømmende Vandmasser hurtigt kan lukkes ned i Skibsbunden.

Den nævnte Foranstaltning kan vel ikke i alle Tilfælde frelse et Skib fra at synke efter en alvorlig Kollision, men den vil kunne forebygge pludselig Kæntring og give Tid til at faa Baade, Flaader etc. sat i Vandet, saa at Passagerer og Besætning dog har en Chance for at reddes.

Ovennævnte Mellemdækssluser vil sikkert i Forbindelse med de af K. foreslaaede forbedrede Lænsningsmidler utvivlsomt, om der ved Bygningen af Dampskibe lages Hensyn dertil, kunne blive Aarsag til, at mange Menneskeliv og store materielle Værdier i Fremtiden kan spares fra Undergang.

Findes det efter nøje Overvejelse af andre Sagkyndige formaalstjenligt at installere de nævnte Sluser og Vandaflob ind til Maskinlasten, da vil dette med forholdsvis ringe Bekostning kunne ske i saa godt som alle færdigbyggede ja endog ældre Dampskibe, hvor det tiltrænges.

At der eventuelt i Underlasterne kan findes Ladning, der bliver beskadiget, naar der lukkes Vand til, kan ikke være af saa stor Betydning, naar mange Menneskeliv og muligvis saavel Skibet sam Ladningen i de øvrige Last-rum kan bjerges derved. F.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

Repræsentationens Sammensætning.

I Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har i Aaret 1913 været indmeldt de samme ni Foreninger som i 1912, nemlig:

Dansk Dampskibsrederi-Forening,
Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
Dansk Styrmandsforening,
De fire kjøbenhavnske Søforsikringselskaber,
Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874,
Foreningen til Søfartens Fremme,
Maskinmestrenes Forening,
Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn og
Sømandsforeningen.

I Repræsentationens Sammensætning er foregaaet følgende Forandringer:

Som Delegeret for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 er under 1. April 1913 Kaptajn A. P. Palsbo indtraadt i Stedet for Kaptajn H. V. Bang, der er udtraadt af Repræsentationen. Som Suppleant for samme Forening er under 1. Januar 1913 Kaptajn H. H. Krohn indtraadt i Stedet for Kaptajn Chr. Poulsen, og endelig er under 2. Marts 1914 Kaptajn H. H. Krohn frattraadt og Kaptajn G. Mathiessen tiltraadt som Suppleant.

Repræsentationen bestod i Aaret 1913 af følgende Delegerede og Suppleanter:

Dansk Dampskibsrederi-Forening:
Delegerede: { Direktør A. O. Andersen.
— P. de Nully Brown.
— N. Høst.
— K. Reinhard.

Suppleanter: { Direktør Poul Carl.
— Hans Christensen.
— Chr. Sass.
— Wm. Schaldemose.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening:
Delegerede: { Konsul C. P. Lund.
— Sekretær C. Minor Rasmussen.
— Skibsreder J. C. Carlsen.

Suppleanter: { Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen.
— Skibsreder C. V. Petersen.
— Alfred Nielsen.

Dansk Styrmands-Forening:

Delegeret: Styrmand Chr. Christensen.

Suppleant: — P. Thrane.

De fire københavnske Søforsikrings-
selskaber:

Delegeret: Direktør Carl Will.

Suppleant: — H. Wolfhagen.

Den almindelige danske Skibsfører-
forening af 1874:

Delegeret: Kaptajn H. V. Bang (til 1. April).

— A. P. Palsbo (fra 1. April).

Suppleant: — H. H. Krohn (fra 1. Jan.).

Foreningen til Søfartens Fremme:

Delegeret: Kammerherre B. Münter.

Suppleant: Kaptajn G. C. Amdrup.

Maskinmestrenes Forening:Delegerede: { Maskinmester Oscar Mortensen.
— J. Petersen (til 20. Juni).
— G. Mathiesen (fra 20. Juni).Suppleanter: { Maskinmester V. Kierulf.
— C. T. Hansen (til 20. Juni)
— J. Pedersen (fra 20. Juni).**Skipperforeningen i København:**

Delegeret: Kaptajn A. V. Knudsen.

Suppleant: Direktør V. T. Hein.

Sømandsforeningen:

Delegeret: Kommandør Henri Konow.

Suppleant: — J. H. Schultz.

Det juridiske Medlem: Professor V. Bentzon.

Suppleant: Dispatchør V. Middelboe.

Paa Aarsmødet d. 5. April 1913 genvalgte Direktør Carl Will enstemmig som Representations Formand for de kommende to Aar. Til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgte paa Aarsmødet 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. Høst; Kaptajn A. V. Knudsen; Konsul C. P. Lund og Maskinmester Oscar Mortensen.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge bragte ingen større Forandringer. For de europæiske Markeders Vedkommende skal bemærkes, at Østersøen er fast og igen lidt højere over det hele, da flere Laster kommer frem. Ogsaa Kulfragterne ind efter er gaaet yderligere op, og der er fremdeles et godt Begær efter Tonnage. Sortehavet og Middelhavet sikrede sig

en Mængde billige Baade for prompt Lastning. Kulfragterne ned efter ligger en Kende bedre. Østen og U. S. ligger noget frent og Raterne nærmest uforandret. Fra River Plate sluttedes der jævnt stot til omtrent uforandrede Rater. Iøvrigt betales bl. a. som følger:

Østen. Hvede Australien 17/6 U. K. eller Kontinentet pr. Juli. Erts Port Pirie 19/ Antwerpen, Juni, 18/ pr. Juli. Ris 18/6 Haiphong eller Saigon/Havre, 19, begge Lastpladser, 1.—15. Juli. Kalkutta 17/6 Jute Basis U. K. eller Kontinentet, »net terms«, Juli. Palmekerner Madras Kysten 18/6 Marseille, August. Kurrachee 13/6 à 14/ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, Juli.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Nikola-jeff, Odessa eller Kherson 6/3 Rotterdam, 6/6 Antwerpen, Emden eller Weseren, 6/9 Hamburg, prompt. Novorossisk 9/3 Danmark (én Havn), 10/9 Oljekager, prompt. Sulina 6/6 Basis Antwerpen eller Rotterdam, 9/ Danmark (Basis én Havn), mindre Baade 7/9 N. C. eller »any«, 8/3 Hamburg. Azow 7/ Basis Rotterdam pr. prompt, 9/ pr. 5.—31. August, 9/3 pr. September. Donauen 7/1½ à 7/4½ London, Rotterdam eller Antwerpen, prompt.

Middelhavet etc. Esparto 13/ à 13/6 Bona, Oran eller Arzew/Forth. Erts 5/ à 5/6 Grækenland/Rotterdam (1,000 à 1,200 T. daglig Lastning og Løsning), 6/ Talanta Kanalen/West Hartlepool (4,500), 4/3 Algier/Cardiff (4,200), 5/3 Middlesbro (4,500), 5/ Marbella/Rotterdam (4,000 med 1,000—1,000 daglig), 5/ Huelva/Rotterdam, 7/ Stettin (3,000), begge Tinto terms. Fra Bilbao 4/ Cardiff, 4/1½ Rotterdam, 4/6 Glasgow.

Nordamerika. Planker 35/9 Miranichi/Mersey (1,850 Stds.). Korn Montreal 1/10½ Rotterdam eller Avonmouth, 2/ Hull eller Antwerpen, 2/7½ Lissabon, Juni—Juli; fra New Orleans eller Galveston 2/4½ à 2/6 Rotterdam eller Avonmouth, 2/7½ Antwerpen, 2/9 Hamburg, 3/3 Marseille, August. Bomuld etc. 30/ paa Form »0« Savannah/Liverpool og Bristol, 15.—30. Juni. Tømmer fra Golfen 102/6 River Plate (1,000), Juli. Timecharter 4/10½ à 5/ Dødvægt, enkelt Trip, Levering nordlig U. S. Havn, Tilbagelevering Italien.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 13/ à 13/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) til U. K. eller Kontinentet pr. 10. Juli—10. August, 14/6 pr. 15. August—15. Septbr. Fra Bahia Blanca 9/ tungt Korn, 11/ Havre til London eller Rotterdam, Juni. Quebracho fra Santa Fé 19/ Kontinentet (H. H.), 5.—25. Juni. Fra Salpeterhavnene paa Chilikysten 18/ til U. S. eller Evropa, Juli—August.

Østersøen. Kortprops fra St. Petersburg c. 26/ til Østkyst Kulhavn, 27/ Forth, Mk. 20/21 Pulpwood til Rotterdam, 21/22 Königsberg, Fres. 28 Velzen. Korn er gaaet op til Basis 1/1½ Rotterdam. 13 London, pr. Juni. Riga stille; der faas Fres. 20 Hør til Dunkerque, Fres. 30/31 D. B. Rouen. En 800 Stds. Dampner blev sluttet til Hfl. 11,250 til Amsterdam. Windau noterer 24/ D. B. til London, 23/ til Hull. Libau sluttede til Rouen 1/3¼ og iøvrigt noteres 11¼ à 1/ Antwerpen, 1/ Dunkerque. Sukker 5/9 Stettin/London (2,000). Fra Botten sluttedes bl. a. Fres. 36 D. B. Wyborg—Ghent (350), 31 Ostende (850), Fres. 30 Sundsvall/Ghent (450), 26/ D. B. 13 Boards Kemi/West Hartlepool (700), Fres. 45 Tornea/Rochefort (500).

Kulfragterne. Tynen eller Blyth 5/3 à 5/4½ St. Petersburg, 5/ à 5/3 Kronstadt, 5/ Riga, Reval eller Helsingfors, 4/6 Neufahrwasser (2,000), 7/ Marseille (4,900), 7/3 Genua (4,200), 7/4½ Neapel (4,300), 7/6 Port Said (4,200), 8/6 Cagliari (2,000). Humberen 5/ Petersburg, 5/ Malmo (1,100), 4/6 Kiel (1,700), 4/7½ Bandholm (2,200), 7/4½ Alexandria (5,000). Firth of Forth 5/3 Petersburg eller Kronstadt, 5/ Riga, 5/ Vejle eller Kallundborg (1,200—1,300), 4/6 Aarhus (2,400). Fra Cardiff eller Newport 6/3 Lissabon (3,800), 6/10½ Gibraltar (2,000), Fres. 7.75 Algier (4,200), 8.25 Marseille (4,000), 7/3 Genua (4,000—5,000), 8/ Venedig (5,800), 7/4½ Alexandria (5,200), 7/ Port Said (5,000—6,000), 10/6 Colombo, 7/

Las Palmas (5,800), 13/ Rio Janeiro, 13/3 River Plate, 14/3 Rosario.

Skrevet den 16. Juni 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles uforandret med kun faa disponible Trælaster fra Bottenhavene, men samtidig er der kun faa ubefragtede Skibe, hvilket bevirker, at Raterne er faste uden Svingninger. Af Kornlaster udbydes fremdeles enkelte Laster fra Danmark og Tyskland, men der er Mangel paa Tonnage for disse; Rusland er vedvarende mat paa Laster. Vestsverig og Østnorge er ligeledes uforandret.

Af Returfragter Vest fra er der ikke nogen Mangel paa Kullaster til Fragtraterne 7 à 8 £ pr. Keel til danske og tyske Havne, samt flere Oljekagelaster, hvoraf de fleste dog er for senere Afskibninger. Claylaster er ligeledes uforandret 8 à 9/6 pr. Ton til Danmark og Østersøen.

Forholdene angaaende Returfragter er forøvrigt noget ejendommelige, idet Befragterne som sædvanlig holder imod stigende Fragter, men mange Mæglere, særlig udenlandske, noterer betydelig lavere Rater, end hvad der faktisk sluttes for, medens Rederne er paaholdne.

Angaaende de mindre Skibe er der stadig ingen væsentlig Forandring at melde. Østersøen ligger, hvad Kornladninger angaar, usædvanlig stille; Libau noterer for Oljekager 13 Mk. ballastgaaende og 12 Mk. med Nedlast. Memel har nogle Trælaster til Kiel, Neustadt 20 à 21 Mk., Altona 23 à 24 Mk. Königsberg staar vedblivende ved 4 Mk., og Colberg sluttede 4 Mk. for Rug resp. 5 Mk. for Havre. Stralsund, Greifswald og Rostock har nærmest intet, Wismar slutter til 3 Mk., Lübeck 3¼ à 3½ M. til danske Havne. Norge er lige flov, og Sverig uden Forandring i nogen Retning. Danmark viser heller ikke Tegn til Bedring fra Provinserne. Havnearbejderstrejken i Aarhus har paa denne Plads lammet ogsaa Sejlskibstrafikken ret føleligt; der er dog nu god Udsigt til en snarlig Afslutning af Konflikten. Kjøbenhavn sluttede yderligere nogle Hvedeladninger fra de nu ankommende Dampere, saaledes til Odense, Ystad, Randers, svenske Sundhavne, alt til Minimalrater, men ud over dette er der næsten intet.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Thore

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Stæhr.

Forretningsføreren, H. Hendriksen, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Paa den sidste ordinære Generalforsamling meddelte jeg, at Udsigterne for 1913 var lovende, og at vi efter al Sandsynlighed vilde indsejle et storre Nettooverskud end det foregaaende Aar. Det er derfor Bestyrelsen en Glæde at kunne fremlægge et Regnskab for 1913, der i Sammenligning med de nærmest foregaaende Regnskaber i Selskabet viser en betydelig Fremgang.

Selskabet har ialt i 1913 udført 25 Islandsrejser og 21 andre Rejser. Det har været Bestyrelsen magtpaaliggende at bestræbe sig for i saa høj Grad som muligt at konsolidere Selskabet, og vi har derfor fundet det rigtigst at belaste Driften med saavel de ordinære Reparationer, som med Klassificerings-Udgifterne.

Aaret gik desværre ikke til Ende uden en alvorlig Ulykke, idet S/S. »Kong Helge« i November Maaned ramtes af den meget omtalte sorgelige Begivenhed, hvorved Kaptajn Hansen, Styrmand Dam og Matros Nielsen satte Livet til. Bestyrelsen har besluttet at bestille til Generalforsamlingen, at der ydes Kaptajn Hansens og Styrmand Dams Enker, der begge, ligesom Matros Nielsens Moder, har faaet udbetalt Ulykkesforsikring, en Understøttelse af tilsammen 2,000 Kr., saaledes som det fremgaar af Regnskabet.

For nogle Maaneder siden er der i Reykjavik dannet et islandsk Selskab, der har til Hensigt at oprette Rute fart mellem Island, Danmark og andre Lande. Da den nærmere Rute og Selskabets Fartplan endnu ikke foreligger, er det for tidligt med Bestemthed at udtale sig om, i hvor høj Grad denne ny Konkurrent vil indføre paa vort Selskab, men under alle Omstændigheder vil Oprettelsen af dette ny Selskab ikke komme til at vedrøre vort Regnskab for i Aar.

Der er i Sommer faldet Dom ved So- og Handelsretten i en

Sag, som var anlagt mod os af Firmaet Enrico Gismondi & Co., Genua, i Anledning af, at et Parti Klipisk, bestemt for Genua, paa Grund af Skibets lange Ophold i Barcelona ankom forsinket og i delvis beskadiget Tilstand i Genua. Desværre blev vi dømt i denne Sag til at betale Firmaet Gismondi 25,000 Kr. plus Renter og Sagsomkostninger, men Bestyrelsen har fundet det rigtigst at appellere Sagen til Højesteret, hvor Dom antagelig kan veites i Aarets Løb. Da Bestyrelsen formener at have Regres overfor den tidligere Forretningsfører, vil mnu, saafremt Højesterets Dom gaar Selskabet imod, forlange det omhandlede Beløb refunderet af ham.

Hvad indevarende Aar angaar, har vi Grund til at vente, at Resultatet, hvad selve Brutto-Driftsoverskudet angaar, ikke vil stille sig ugunstigere end i 1913, og da vi i Aar ikke er bebyrdede med Klassificeringsudgifter, er der al Grund til at antage, at Netto-Driftsoverskudet vil blive væsentlig større end i Fjor, saaledes at vi paa Regnskabet for 1914 vil være i Stand til at afskrive et betydeligt Beløb paa Tabs-Konto.

De efter aflagde Forretningsføreren Regnskabet.

Driftsoverskudet har været Kr. 197,030, hvoraf Kr. 101,651 er anvendt til Reparationer og Klassifikation. I 1911 og 1912 var Driftsoverskudet henholdsvis Kr. 58,657 og Kr. 93,656. Endda er der i 1912 solgt to og i Begyndelsen af 1913 endnu et af Selskabets Skibe, saa at Antallet nu kun er fire.

Af Nettooverskudet, Kr. 40,833, faar Præferenceaktierne 4 pCt. eller Kr. 8,160, medens de almindelige Aktionærer i Følge Lovens intet kan faa, for der er opsparet et betydeligt Reservefond.

Skibenes Kapitalkonto er nedskrevet til Kr. 460,272.

For Regnskabet gaves Decharge og til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Skibsmægler Bastrup med 1,472 St. mod 936.

Til Revisor valgtes Bankfuldmægtig Rønne i Stedet for Bankfuldmægtig O. Nielson, der er bleven Direktør for Aalborg Diskontobank.

Havarier og Forlis.

Marie Galease, af Barth, kom den 9. ds. paa Grund udfor Gjedser. Svitzers Dpsk. »Svava« assisterede Skibet flot. Skibets Ladning er Havre.

Adelheid, Galease, kom den 10. ds. paa Grund udfor Nekso, og Mandskabet kom i Land ved Redningsvæsnets Hjælp. Senere drev Skibet af Grunden og blev bragt ind til Ronne af Damperen »Hammershus«.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 9. Juni sattes fra Antwerp Engineering Co. en Dampere, bygget for Skibsreder I. Lauritzen, Esbjerg, i Vandet. Skibet fik Navnet »Yrsa« og er Susterskib til »Valborg«, der fornylig sattes i Vandet, og det er tillige det syvende Værftet bygger for samme Rederi.

Damperen har følgende Dimensioner: 210' 3" × 31' 6" × 15' 7" og en Lasteevne af 1,300 Tons ved 14½ Fods Dybgaaende. Skibet vil faa en Fart af 8¾ Knob. (Hamb. Corr.)

En af det forenede Dampskibsselskab ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri bestille Fragt- og Passagerdampere til Libau—Hull-Ruten blev den 13. ds. sat i Vandet fra Værftet.

Skibet fik Navnet »Moskov«. Det er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, og er 285' Fod langt i Hoveddækket, 40' 5" bredt og 28' 2" dybt; Maskinen bliver Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 1,500 indicerede Hestes Kraft, og Kelderne er udrustet med Wilh. Schmidts Overheder.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Passagerdampere til Bergen.



Vare Mærke

Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Bend 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.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Riga 8./6. — Amalienborg ank. Burntisland 13./6. — Brattingsborg afg. Sagua 14./6. — Borglum ank. Stettin 12./6. — Dansborg ank. Yxpila 13./6. — Elsborg afg. Ghent 12./6. — Esrom pass. Gibraltar 13./6. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 12./6. — Frederiksborg ank. Foundgoume 8./6. — Guldborg pass. Gibraltar 3./6. — Gurte afg. Cardiff 10./6. — Hammershus ank. Mostyn Deep 8./6. — Harrildsborg ank. Hamburg 13./6. — Hundborg ank. Kjøbenhavn 13./6. — Jølling ank. Dunkerque 13./6. — Jømsborg afg. Archangel 13./6. — Jungshoved afg. Cardiff 13./6. — Jøgersborg ank. Newport 12./6. — Kallundborg afg. Ronen 13./6. — Kalu ank. Huelva 5./6. — Klampenborg ank. Grimsby 10./6. — Kronborg ank. Aleksandria 29./5. — Lejre ank. Bilbao 7./6. — Marselisborg ank. Huelva 8./6. — Næsborg pass. Valderø 13./6. — Røndsborg ank. Kristinestad 14./6. — Silkeborg afg. Swansea 10./6. — Skanderborg afg. Archangel 14./6. — Skodsborg ank. Kjøbenhavn 14./6. — Spigerborg ank. Huelva 9./6. — Stegelborg pass. Skagen 13./6. — Stjerneborg pass. Sagres 9./6. — Søborg ank. Archangel 10./6. — Taarnborg afg. Pernau 14./6. — Ulfsborg ank. Aalborg 10./6. — Uranienborg afg. Jacobstad 12./6. — Vordingborg ank. London 12./6. — Ørkild ank. Amsterdam 10./6.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, ank. Torneå 16./6. — Cito, Thoft, pass. Portland 16./6. for Alicante. — Stella, Schiff, ank. Råfö 16./6. — Thyra, Jessen, pass. Helsingør 15./6. for Sevilla. — Dagmar, Sørensen, ank. Lurache 15./6. — Laura, Thøgersen, ank. Marseille 15./6. — Polly, Mathiasen, ank. Middelbro 14./6. — Gerda, Iversen, ank. Hernösund 15./6. — Nexos, Busse, pass. Brunsbüttel 14./6. for Barcelona. — Johanne, Mikkelsen, ank. Norrköping 14./6. — Ulla, Hansen, pass. Fouessant 14./6. for Middelsbro. — Hebe, Gregersen, ank. Aalborg 14./6. — Nordsoen, Nielsen, ank. Petersborg 14./6. — Bodil, Jensen, afg. Antwerpen 13./6. til Wasa. — Rigmor, Udall, afg. Råfö 13./6. til Casablanca. — Nora, Lauritsen, afg. Petersborg 13./6. til Danzig. — Norma, Winslow, afg. Kjøbenhavn 13./6. til Råfö. — Marie, Nielsen, ank. Goole 13./6. — Inger, Skou, ank. Rabat 11./6. — Ellen, Hansen, ank. Wiborg 12./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Sarpshorg 11./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 9./6. til Hartlepool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Methil 15./6. — Rnss, Petersen, ank. Preston 27./5. — Wladimir Sawin, Curstensen, ank. Port Talbot 3./6. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Kronstadt 14./6. — Michail Outehoukoff, Harboe, afg. Garstou 8./6. til New Reichmond. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 5./6. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Fenit 12./6. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Belfast 14./6. — Newa, Dahl, ank. Limerick 11./6.

Det estasiatiske Kompagni. Fionia pass. Perim 13./6. hjemg. — Arabien pass. Gibraltar 12./6. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 13./6. — Cathay afg. Sabang 11./6. hjemg. — Kina afg. Hongkong 12./6. hjemg. — Samui afg. St. Thomas 8./6. hjemg. — Jutlandia afg. Port-Said 8./6. udg. — Tranquebar ank. Bangkok 14./6. udg. — Siam ank. Göteborg 15./6. udg. — Rhodessa ank. Hudiksvall 13./6. udg. — Annum afg. Hongkong 16./6. udg. — Indien afg. Port-Said 10./6. udg. — Bintang afg. London 11./6. udg. — Transvaal pass. Punta Arenas 29./5. udg. — Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Paramaribo 12./6. hjemg.

Høimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. St. Tropes 3./6. — Martha, Christensen, ank. Boulogne 12./6. — Elna, Ratlje, ank. Borgrå 12./6. — Therese, Pedersen, afg. Sarpshorg 9./6. — Harriet, Larsen, ank. Boness 14./6. — Dagny, Therkildsen, afg. Trångsund 16./6. — Simone, Møller, afg. Tynen 13./6. — Joanne, Olsen, afg. Wallsend 16./6. — Vora, Riso, ank. Boulogne 15./6. — Daisy, Jørgensen, ank. Hernösund 15./6. — Annine, Leth, ank. Granton 16./6. — Kamma, Løffler, ank. La Rochelle 15./6. — Betty, Lagesen, ank. Methil 12./6.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Kristinestad 2./6. — Anna Mærsk ank. Hull 14./6. — Arnold Mærsk afg. Ghent 13./6. — Chassie Mærsk ank. Cardiff 5./6. — Eleonora Mærsk afg. Memel 13./6. — Hulda Mærsk pass. Kjø-

benhavn 12./6. — Laura Mærsk ank. Stettin 11./6. — Lexa Mærsk afg. Riga 14./6. — Peter Mærsk pass. Hirtshals 14./6. — Sally Mærsk afg. Follonica 9./6.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Sarpshorg 11./6. — London, Larsen, pass. Kjøbenhavn 12./6. — Paris, Andersen, ank. Kristinestad 8./6. — Bryssel, Kaas, afg. Tynen 11./6. til Helsingør.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanaco 3./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Kemi 8./6. — Roma, v. Thun, ank. Grangemouth 12./6.

Ero. Enigheden, Jensen, ank. Dieppe 12./6. — Emanuel, Svane, ank. Swansea 12./6. — Eriudring, Nielsen, ank. Boness 14./6. — Energi, Jensen, ank. Dunkerque 15./6.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja afg. Fremington 11./6.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Blyth 15./6. til Nantes. — Nelly, Clausen, ank. Råfö 16./6. — Lilly, Bang, ank. Kjøbenhavn 28./5. — Alexy, Sørensen, ank. Fowey 15./6. — Dagny, Clausen, afg. Kiel 13./6. til Torneå. — Mary, Duhn, ank. San Sebastian 14./6.

Torm. Gudrun, Sonniehsen, ank. Kjøbenhavn 12./6. — Sara, Jensen, ank. Rouen 17./6. — Helene, Sørensen, ank. Archangel 10./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Frederikshavn 12./6. — Valborg, Hansen, ank. Mariuzer 14./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Reval 13./6. — Estrid, Hansen, ank. Pederhead 16./6. — Agnete, Dam, ank. Grimsby 15./6. — Gunhild, Hansen, afg. Boulogne 16./6. — Hermia, Farup, ank. Hamburg 13./6. — Alise, Jørgensen, ank. Rendsburg 16./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Newcastle 13./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Sundsvall 10./6. — Svend, Schmidt, pass. Skagen 14./6. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 9./6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Newport Mon 13./6. — Europa, Friis, afg. Calais 13./6. — Frankrig, Nielsen, afg. Tormentina 3./6. — Tyskland, Danstrup, afg. Newport News 5./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Swansea 10./6. — Alf, Clausen, afg. Repola 10./6.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. New York 11./6.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Archangel 14./6. — Holland, Poulsen, ank. Korsør 14./6. — England, Bennetzen, afg. Kjøbenhavn 15./6.

Brix Hansen & Co. John, Holm, pass. Frederikshavn 16./6. for Rotterdam. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Methil 17./6. til Kalundborg. — Nordpol, Nielsen, afg. Methil 6./6. til Genua. — Fanny, Nielsen, ank. Uleåborg.

Orion. Flindt, Hansen, afg. Archangel 12./6. til Rotterdam. — Fyen, Nielsen, afg. Riga 16./6. til Ghent.

Sejlskibe.

Senderho-Fano. Elisabetha, Fischer, ank. Montevideo 10./6. — Martha, Fischer, ank. Rio Hache 2./6.

Svendborg. Rotha, Jensen, ank. Wasa 12./6. — Ruth, Larsen, ank. Brevik 12./6. — Mercur, Lund, ank. Haparanda 13./6. — Helge, Nielsen, ank. Sikeå 13./6. — Tritou, Jeusen, ank. Sikeå 13./6. — Marie, Hansen, ank. Reykjavik 12./6. — Leif, Andersen, ank. Charlestown 12./6. — Primula, Jørgensen, ank. Newcastle 12./6. — Ellen, Andersen, ank. Helsingfors 12./6. — Nordstjernen, Hansen, ank. Brintonferry 12./6. — Skjold, Larsen, ank. Rainsey 10./6. — Erhardt, Larsen, ank. Uleåborg 9./6. — Otto, Klug, ank. Charlestown (C.) 9./6. — Olga, Rasmussen, ank. Skefteå 10./6. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Isafjord 9./6. — Zampa, Wulff, ank. Great Yarmouth 10./6. — Lindhardt, Madsen, ank. Southampton 15./6. — Criterion, Nielsen, ank. Uleåborg 13./6. — Kamma, Fisker, ank. Rochester 14./6. — Najaden, Rasmussen, ank. Charlestown 14./6. — Embla, Mikkelsen, ank. Wiborg 15./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kristiania 13./6. — Solon, Rasch, ank. Termonde 13./6. — Venus, Hansen, ank. Petersborg 14./6. — Marie, Nielsen, ank. Treport 14./6. — Doris, Kobke, ank. Newcastle 15./6. — Elise, Andreasen, ank. Kingslynn 41./6. — Lauritz, Carlsen, ank. Gelle 16./6. — Galathæa, Jensen, ank. Dingle 15./6. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Dunkerque 14./6. — Anna, Fisker, ank. St. Valery en caux 15./6.

Ero. Kristine, Rasmussen, ank. Vestmannaerue 9./6. — Kathinka, Olsen, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Marie, Østermann, ank. Kiel 9./6. — Hamlet, Rasmussen, ank. Grand Bank (N. F.) 9./6. — Argus, Jensen, er afg. Folkestene til Langesund. — Mary, Andersen, ank. Trawmünde 9./6. — Phoenix, Christensen, ank. Kiel 9./6. — Norland, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Neptun, Skals, ank. Aarhus 9./6. — Ansgar, Jørgensen, pass. Buenos Aires 9./6. p. R. t. Colon. — Rise, Bager, ank. Rio Grande do Sul. — Caroline Kock, Rasmussen, er afg. Set. Carlos Bay 10./5. p. R. t. Hamburg. — Norden, Rasmussen, er afg. Burry Port for Malmo. — Nicoline, Hansen, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Agent Petersen, Frederiksen, er afg. Elben til Maracaiho 7./6. — R. Fabricius, Hansen, afg. New Foundland 9./6. til Oporto. — Alta, Albertsen, ank. Flekkefjord 10./6. — Kianna, Christensen, ank. Hudiksvall 10./6. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjørtemünde 10./6. — Poseidon, Rasmussen, ank. Burntisland 10./6. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Blyth 10./6. — Nanna, Østermann, ank. Eckernförde 11./6. — Skirner, Rasmussen, ank. Gelle 10./6.

— Nathalia, Eriksen, ank. Reykjavik 11./6. — Cathrine, Boye, ank. Mariager 12./6. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 12./6. — H. C. Grube, Svane, afg. Drammen 12./6. til Swansea. — Laura, Jensen, ank. Eyraðakki 11./6. — Yrsa, Hansen, ank. Eyraðakki 11./6. — Inverurie, Friis, ank. Swinemünde 12./6. — Christiane, Petersen, ank. Frederikssund 12./6. — Dana, Boye, ank. St. Andrew Bay 11./6. — Castor, Albertsen, ank. Hamburg 13./6. — Aidelé, Weber, ank. Kjøbenhavn 13./6. — Hermod, Petersen, afg. Setubal 13./6. til Helsingborg. — Haabet, Petersen, ank. Kinetra 13./6. — Hosanna, Raahauge, ank. Aberdeen 13./6. — S. L. Weber, Christensen, afg. Kjøbenhavn 13./6. til Memel. — Amor, Hansen, ank. Teignmouth 15./6. — Argo, Clausen, afg. Island 14./6. til St. Johns N. Brunswick. — Immanuel, Vinter, ank. Sandarkrokar 14./6. — Sophie, Mollemann, ank. Höganäs 14./6. — Solon, Eriksen, ank. Swanke 15./6. — Bertha, Madsen, ank. Swinemünde 14./6. — Laurits, Folmer, ank. Libau 15./6. — Arken, Andersen, ank. Karlskrona 15./6. — Marie, Hansen, ank. Höganäs 15./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Juni 1914. — Lastdampere og deres Læsningsmidler. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra danskekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Indreg. Varemærke.

Afgifterne

ved

Gennemfarten af Panamakanalen

Interesserede indenfor Søfartskredse bedes lægge
Mærke til de specielle Fordele

INTERNATIONAL BANKING CORPORATION

byder ved at iværksætte Indbetalingen af Kanal-
afgifterne ved dets Afdelingskontorer i

Panama og Colon.

International Banking Corporation anmoder i
Anledning heraf de paagældende Firmaer om at
henvende sig med Forespørgsler til dets Kontorer

NEW YORK

LONDON

60, Wall Street.

36, Bishopsgate, E. C.

eller til et af Afdelingskontorerne i San Francisco,
Jokohama, Kope, Bombay, Calcutta, Shanghai, Hong-
Kong, Canton, Hankow, Peking, Manila, Cebu, Singa-
pore, Mexico.

Skibshandel til Afstaaelse.

En Skibsprovianteringsforretning i Jylland er til Af-
staaelse straks. Passende for en Fagmand eller muligt to
unge Mænd eller Skibsfører. God Omsætning. — Billet,
mrkt. „SKIBSHANDEL“, bedes snarest indlagt paa dette
Blads 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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

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: Kristianogade 1.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 101 24

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: Søassurance

Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10756.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Eksvipøringsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tillaag Vestergade 27.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
Koncerter. — Operetter,
Vaudeville, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet gøttkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kongl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numre udtøbes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saalænt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synshøjde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afskaade i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1131. Sverrig. Botnisko Bugt. Hörnefors. Afmærkning forandres.

(ⁿUnderrøttelser for sjöfarande" Nr. 23/613. Stockholm 1914.)

Ved Havnen skal der udsættes Stager paa følgende Steder: 1) 63° 36' 22" N. 19° 53' 51" E. 2) 63° 36' 16" N. 19° 53' 48" E. 3) 63° 35' 58" N. 19° 53' 39" E.

1132. Tyskland. Stolpmünde. Fyrbaaker forandret Farve.

(ⁿNachrichten für Seefahrer" Nr. 23/1550. Berlin 1914.)

De røde og grønne Fyrpæle paa Molehovederne ved *Stolpmünde* er blevet malede graa. 54° 35½' N. 16° 51¼' E.

1133. Tyskland. Stettiner Haff og Kaiserfahrt. Baaker opføres, og Fyr tændes.

(ⁿNachrichten für Seefahrer" Nr. 23/1482. Berlin 1914.)

1. Ved *Haff-Molerne* ved *Kaiserfahrt*, c. 100 m N. for *Molefyrene*, opføres i Midten af Juni 1914 til Forsøg to Baaker, c. 230 m fra hinanden. Baakernes Plads: 53° 48' 36" N. 14° 20' 42" E. og 53° 48' 36" N. 14° 20' 29" E.

2. I Løbet af Juli 1914 opføres til Forsøg følgende Baaker, fra hvilke der skal vises hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 16 m.

a) Ved Tønde 7, en paa hver Side af Løbet; Afstanden mellem Baakerne er 230 m. Baakernes Plads: 53° 45' 37" N. 14° 24' 48" E. og 53° 45' 34" N. 14° 24' 35" E.
b) Mellem Tønderne 13 og 14, en paa hver Side af Løbet; Afstanden mellem Baakerne er 230 m. Baakernes Plads: 53° 42' 37" N. 14° 28' 42" E. og 53° 42' 34" N. 14° 28' 38" E.

1134. Tyskland. Oder. Weite Strowe. Grund borttages.

(ⁿNachrichten für Seefahrer" Nr. 23/1483. Berlin 1914.)

Grunden *Versunkene Scholle* ved *Radumwerder* tværs ud for *Poelitz* skal uddybes til 4,0 m. c. 53° 33¼' N. 14° 36¼' E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 828. Japan—Inland Sea. Kobe—Amendments to chart. Position. Pier head, Kobe Pier Company, lat. 34° 41' N., long. 135° 11½' E. The two occasional red lights formerly exhibited from the above mentioned pier-head have been discontinued. Remarks. The fixed green light shown at Kobe on chart No. 2875 does not exist and has been erased from the chart. (Notice No. 829 of 1914, dated 2nd June.)

Charts affected. No. 2265, Kobe and Hyogo bays. No. 16, Kobe and Osaka. No. 3566, Izumi nada and Horima nada. No. 2875, Naikai (seto uchi). Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1994. Japan Pilot, 1914, page 278.

No. 840. India. West Coast. Jafarabad harbour—Alteration in character of light. Position. On the west point of entrance. Lat. 20° 51½' N., long. 71° 22½' E. Abridged description of new light. Lt. Alt. Fl., W.R., ev. 16 sec., 85 ft., vis. 15 m. Alteration. The character of the light has been altered from flashing white every twenty seconds to alternating flashing white and red every fifteen and two-thirds seconds, thus:

Flash, $\frac{2\frac{1}{3}}{13}$ secs.
eclipse, 13 secs.

Remarks. The lantern light formerly exhibited on the north-west corner of the town quay at Jafarabad does not exist and has been expunged from chart No. 1779. Variation. 1° E. (Notice No. 840 of 1914, dated 4th June.)

Charts affected. No. 1779, Jafarabad harbour. No. 50, Diu head to Goapnath point. No. 826, Karachi to Vengurla. No. 1012, Arabian sea. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 357. West Coast of India Pilot, 1909, page 280.

No. 851. Korea, East Coast. Yonshu Kutsu—Rock reported south-eastward of. Position. Lat. 36° 45' 30" N., long. 126° 43' 30" E., on chart No. 3666. Description. A sunken rock over which the sea breaks heavily. Note. The symbol for a rock with less than 6 feet of water, and marked "Breaks heavily", has been placed on the charts in the above position. Remarks. The rock marked "E.D." reported in 1907, shown on the charts 4 miles to north-eastward of the above position has been expunged. (Notice No. 851 of 1914, dated 5th June.)

Charts affected. No. 3666, Fusan harbour to Chukupen bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2347, Nipon, Kiusiu, and Shikoku, &c. No. 781, Pacific, north-west sheet. No. 2683, Pacific ocean. No. 2483, Atlantic and Indian oceans. No. 2937, Ocean soundings, Indian and western Pacific oceans. Publication. E.C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, page 98.

No. 854. Bay of Bengal, Burma—Arakan River, Southern Approach. Baronga point—Mud volcano, southward of. Position. At a distance of about 8½ miles, southward, of Baronga point. Lat. 19° 40' 00" N., long. 93° 02' 15" E., on chart No. 1369. Details. An active mud volcano with two summits has appeared in the foregoing position; this volcano on the 1st May 1914, was about 30 feet in height and about one cable in extent. (Notice No. 854 of 1914, dated 6th June.)

Charts affected. No. 1369, Mayu river to Kyauk Pyu harbour. No. 821, Elephant point to Cheduba strait. No. 829, Cocanada to Bassein river. No. 70, Bay of Bengal. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, pages 345 and 82.

1135. Tyskland. Kleines Stettiner Haft. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1639. Berlin 1914.)
Ved *Kleines Haft* afholdes i Nærheden af *Neuerow* Skydeøvelser fra Kl. 8 Em. til Kl. 12 Md. i Tiden fra den 15de til den 24de Juni 1914. Der skydes mod SW., S. og SE.

Sejladsen gennem *Kleines Haft* er ikke spærret, men mellem Fyrskibene *Wolzig* og *Eib und Bock* skal man holde c. 2 Sm S.-lige end ellers. Den farlige Zone begrænses mod E. af en Linie fra *Garz* til et Punkt, som ligger 2,16 Sm NW. for Fyrskibet *Wolzig*, mod W. af Linien: *Bossin—Eib und Bock* Fyrskib. Den er afmærket med Spirtænder med grøn-rød Dobbeltkegle og Ballon som Topbetegnelse. Afstanden mellem Tønderne er c. 0,6 Sm.

Fra 2 Timer før Skydningens Begyndelse til dens Ophør vises grønne Cylindre fra Skydepladsen SE. for *Neuerow* og fra begge Fyrskibene. Politidampene fører grønt Flag. En Dragballon vises under Skydningen i Nærheden af Skydepladsen. Fra Dampene og Fyrskibene gives Signaler med Flag eller Lyskugler. Rød betyder: Stop straks; hvid: Fremklynd Farten; Rød-hvid: Vend straks om. *Neuerow*: c. 53° 52½' N. 14° 07½' E.

1136. Tyskland. Flonsborg Fjord. Kalkgrund Fyrskib midlertidig ombyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1568. Berlin 1914.)

Kalkgrund Fyrskib ombyttes antagelig den 15de Juni 1914 midlertidig med Fyrskibet *Reserve-Sonderburg*, der er mærket „*Kalkgrund*“, viser 1 hvidt, fast Fyr og giver samme Taagesignaler som Fyrskibet *Kalkgrund*. 54° 50' N. 9° 53¼' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1137. Danmark. Sundet. Vedbæk. Vragvager udlagt.**

Tæt E. for et gammelt Vrag, der ligger i 4 m Vand 200 m N. for *Vedbæk* Dampskibsbro og 200 m fra Land, er udlagt en grøn Vragvager med grøn Stage og 2 grønne Flag. Dybden over Vraget er 1 m. 55° 50' (59") N. 12° 34' (42") E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 288. Havne-Lods Side 167. Sømf. Fort. Side 36.)

1138. Danmark. Lille-Bælt. Bøgen. Oplysning om Varpetønde. Advarsel.

Den sorte Varpetønde paa W.-Siden af Renden ved Indløbet til Havnen ligger i en Afstand af 50 m fra Rendens W.-Kant, og ikke, som vist i Kortene, tæt ved Kanten af Renden. Man advares mod at betragte Tønden som en Afmærkning af Renden. Havnen: 55° 34' ½ N. 10° 04' 9 E.
(Kort Nr. 242. Havne-Lods Side 38.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1139. Danmark. Kattegat. Tisvilde N. Vrag afmærket.**

En Mast, fast i et Vrag, ligger paa 56° 08' N. 12° 01' 8 E. Masten er af et forbipasserende Skib afmærket med et rødt Flag og en Lanterne. Vraget vil blive undersøgt og afmærket ved Marineministeriets Foranstaltning.

1140. Sverige. Kattegat. Halmstad. Uddybning.

(„Underrigtelser for søfaraand“ Nr. 23/619. Stockholm 1914.)

Til Brug ved Uddybningsarbejder i og udenfor Havnen er der udlagt et stort Anker c. 200 m W. for det ydre Havnefyr. Ankerets Plads er afmærket med en Stage med rødt Flag. Fyret: 56° 39' 17" N. 12° 50' 35" E.

1164. Italien E.-Kyst. Brindisi. Oplysning om Fyr.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 183/465. Genova 1914.)
De to grønne Fyr (det ene over det andet) paa NE.-Hjørnet af Molen paa højre Side af Indløbet er synlige i Pejlinger fra 222° gennem 0° til 97½°, og de to røde Fyr paa NW.-Hjørnet af Molen paa venstre Side er synlige i Pejlinger fra 47½° til 235°. Det grønne Fyr paa det indre Molehoved er synligt i Pejlinger fra 227½° gennem 0° til 70°, og det røde Fyr paa det indre Molehoved er synligt i Pejlinger fra 18° til 227½°. NE.-Hjørnet af Molen: 40° 38' 44" N. 17° 57' 17" E.

1165. Italien E.-Kyst. Ortona. Havnearbejder.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 181/456. Genova 1914.)
Molen ved *Ortona* forlænges. Man skal holde godt uden om Fyret. c. 42° 21' N. 14° 25' E.

1166. Italien E.-Kyst. Po. Porto Levante. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1510. Berlin 1914.)
Ved Indløbet til Kanalen til *Porto Levante* er tændt to Ledefyr. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 6 s., Lys 5 s., Mørke 1 s., Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 9 Sm. Gittertaarn. 45° 03' 55" N. 12° 21' 16" E. Forfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 1 s., Lys 0,6 s., Mørke 0,5 s., Synsvide: 7 Sm. Fyret vises fra en flyttelig Baake 200 à 300 m fra Forfyret.

1167. Grækenland. Pasha Adassi (Colova). Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 147. Athen 1914.)
Paa en Baake paa *Pasha-Adassi (Colova)* Baake er tændt et ubevogtet, rødt og grønt Lysfyret, der viser Et-Lyn hver 3,6 s., Lyn 0,8 s., Mørke 3,8 s. Lysen er rødt N. for Pejling 62° og grønt S. for Pejling 62°. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 6½ Sm for rødt, 5½ Sm for grønt Lys. Man skal altid passere W. om Fyret. 38° 25' 23" N. 23° 37' 29" E.

1168. Grækenland. Milos. Paximathi. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 145. Athen 1914.)
Paa Øen *Paximathi*, tæt SW. for Øen *Milos*, er tændt et ubevogtet, hvidt Lysfyret, der viser To-Lyn hver 10 s., Lyn 0,2 s., Mørke 1,6 s., Lyn 0,2 s., Mørke 8,0 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 273° gennem 0° til 183°. Flammens Højde: 26 m. Synsvide: 15½ Sm. 36° 37' 45" N. 24° 19' 23" E.

1169. Grækenland. Syra. La Nata (La Nadho). Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 146. Athen 1914.)
Paa den vestlige Top af Skæret *La Nata (La Nadho)* er tændt et ubevogtet Lysfyret, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,2 s., Mørke 4,8 s., Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 13½ Sm. 37° 21' 55" N. 25° 04' 00" E.

- 1141. Sverrig. Kattogat. Bohuskysten. Tjurholmen. Fyr forandros.**
 („Underrøtelse for søfarende“ Nr. 23/620. Stockholm 1914.)
 Naar *Tjurholmen* Fyr tændes den 6te Juli 1914, er det forandret til et hvidt, rødt og grønt Lymfyr, der viser To-Jyn hver 6 s. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra c. 155° til c. 183°;
 2. hvidt i — c. 183° - c. 199°;
 3. rødt i — c. 199° - c. 295°;
 4. grønt i — c. 295° - c. 340°;
 5. hvidt i — c. 340° - c. 349°;
 6. rødt i — c. 349° - c. 11°.
- 58° 59' 05" N. 11° 06' 08" E.
 Kort Nr. 236.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1142. Norge. Bømmeløen W. Vigelfjord. Dyrsnesfluen. Grunds Beliggenhed.**
 („Efterretninger for Søfarende“, Plakat Nr. 1. Kristiania 1914.)
Dyrsnesfluen 1,8 m (1 Fv.) Grund S. for Indløbet til *Vigelfjord* ligger c. 250 m SE. for den i *norske* Kort Nr. 19 og 206 angivne Plads. Grunden ligger c. 760 m 181° (misv. S. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) fra *Dyrsnes* Fyr paa Grænsen mellem Fyrets hvide og grønne Lysvinkel. 59° 36',5 N. 5° 10',3 E.
- 1143. Tyskland. Helgoland WNW. Vrag afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1554. Berlin 1914.)
 For at afmærke Vraget af Luftskebet *L I* er der nu udlagt en Vragtønde c. 22 Sm WNW. for *Helgoland*. c. 54° 20' N. 7° 19' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2434. København 1913.)
- 1144. Tyskland. Eider. Tønning W. Paabud.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1494. Berlin 1914.)
 Ved *Øen Peins (Grünen)* c. 2 Sm W. for *Tønning* vil der i Sommeren 1914 hyppigt ligge Skibe fortojede. Som Regel vil disse Skibe vise en rød Cylinder. Skibene skal altid passeres med i Tide mindsket Fart, saa at ingen Beskadigelse kan indtræffe. Ved *Øen* er udlagt to sorte Tønder. Det er forbudt at passere mellem Tønderne og *Øen*. c. 54° 17'¼' N. 8° 54'¼' E.
- 1145. Tyskland. Süderpiop. Tønde flyttet. Oplysning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1495. Berlin 1914.)
 Spidstønde Nr. 3 er flyttet c. 100 m S. efter. Kurslinien mellem Lystønderne 1 og 5 a fører ikke længere fri af den sorte Tøndelinie. c. 54° 06',5 N. 8° 35' E.
- 1146. Tyskland. Weser. Robbenplate Estakader opføres.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1496. Berlin 1914.)
 Paa E.-Siden af *Robbenplate* bygges to ny Estakaderværker. Den ene c. 400 m neden for *Spirstønde T*, den anden i Nærheden af *Lys- og Klokketønde S*. Yderenden ved *T* skal ligge c. 200 m W. for Linien „*Spirstønde T*—*Lys- og Klokketønde S*“. Yderenden ved *S* skal ligge 400 m W. for *Lys- og Klokketønden*. Hver af Yderendene er afmærket med en grøn Stumpstønde mærket „*Schlänge*“. Man skal holde E. om disse Tønder. *Lys- og Klokketønde S*: 53° 42'½' N. 8° 23'¼' E.
- 1147. Tyskland. Weser. Grosse Luneplate N. Grund tiltaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1497. Berlin 1914.)
 6 m-Kurven N. for *Grosse Luneplate* strækker sig nu ud til *Flagbalgeriel* Ledefyrline. 6 m Puller ligger paa 53° 30' 57" N. 8° 32' 30" E. og 53° 31' 03" N. 8° 32' 51" E.

- 1158. Portugal. Tejo. Ledefyr flyttes.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1514. Berlin 1914.)
 Den 15de Juni 1914 slukkes de nuværende Ledefyr *Cazias* og *Porto Covo* ved *Tejo* S.-lige Indløb, *Berra Grande*, og samtidig tændes to røde, faste Ledefyr, der er synlige i en Vinkel paa 15°. Forfyret vises fra et hvidt Taarn paa *Giballa* Baakens Plads. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde: 12 Sm. 38° 41',9 N. 9° 15',8 W. Bagfyret vises fra et hvidt Taarn (med Bolig for Tilsynet) paa *Esteiro* Baakens Plads. Flammens Højde: 80 m. Synsvidde: 19 Sm.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1159. Cuba S.-Kyst. Caballones Kanal. Advarsel.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 863. London 1914.)
 1. *Caballones* Kanal bør ikke benyttes af dybtgaaende Skibe. Lods kan ikke mere faaes ved Pynten paa E.-Siden af Indløbet.
 2. Paa SE.-Pynten af *Caballones cay* staar en 37 m høj Baake. Indløbet til Kanalen: 20° 47'½' N. 78° 58'½' W.
- 1160. Mexico. Vera Cruz. Aneгада de Afuera. Oplysninger.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 876. London 1914.)
 1. Baaken, som stod tæt ved NW.-Enden af Revet, 3,75 Sm 294° (misv. W. t. N. ½ N.) fra *St. Guilla* Fyr, findes ikke mere.
 2. Vraget paa E.-Kanten af Revet ligger 2,47 Sm 290° (misv. W. t. N. ½ N.) fra ovennævnte Fyr og 0,7 Sm 133° (misv. SE. $\frac{3}{4}$ E.) fra Stedet, hvor det tidligere var afhagt i Kortene.
 3. En c. 2 m høj Sten ligger tæt ved NE.-Enden af Revet, 3,6 Sm 297° (misv. W. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra ovennævnte Fyr.
St. Guilla Fyr: 19° 08'½' N. 95° 48'¼' W.
- 1161. Argentina. San Blas. Afmærkning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1525. Berlin 1914.)
 Det E.-lige Indløb til *San Blas* Havn er nu afmærket med: 1) En sort og hvid vandret stribet Spidstønde 1 med en Trekant med den ene Spids nedad. c. 40° 39',8 S. 62° 02',3 W. 2) En sort og hvid vandret stribet Spidstønde 2. c. 40° 38',8 S. 62° 03', W. 3) En sort Spidstønde 3 med Ballon. c. 40° 37',3 S. 62° 04',2 W. 4) En rød Spidstønde 4. c. 40° 36',1 S. 62° 06',3 W. 5) En sort cylindrisk Tønde 4. c. 40° 36',9 S. 62° 07', W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1162. Sardinien N.-Kyst. Estuario della Maddalena. Baake forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 181/453. Genova 1914.)
 Baaken paa Grunden N. for *Øen Santo Stefano*, c. 175 m SW. for Yderenden af Dræningen ved den lille *Ø Chiesa*, er ombyttet med en hvid, pyramideformet Baake. 41° 12' 31" N. 9° 25' 00" E.
- 1163. Sicilien N.-Kyst. Palermo. Bølgebryder bygges.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1503. Berlin 1914.)
 Om kort Tid paabegyndes Bygningen af en Bølgebryder uden for Indløbet til Havnen. Arbejdspladsen afmærkes uden nærmere Bekendtgørelse med de fornødne hvid og rød stribede Spirstønder. Uden for Molen i en Afstand af 200 m udlægges to røde Fortøj-tønder 400 m fra hinanden. N.-lige Molehoved: 38° 07',8 N. 13° 22',4 E.

1148. Tyskland. Weser. Nordenham. Ledefyr flyttet og forandret.

(Nachrichten für Seefahrer" Nr. 23/1498. Berlin 1914.)

Reinswarden Ledefyr, der leder omtrent fra km 60 opad *Weser* til oven for *Nordenham*, er nu flyttet til *Grossensiel* ved den anden Ende af Ledefyrinien, hvis Beliggenhed er blevet uforandret.

Grossensiel Forfyr staar paa Landet uden for Diget neden for *Sielhof*. Det er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10s, Lys 7₅^s, Mørke 2₅^s, der er synligt i Pejlinger fra 96° til 276°. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 9 Sm. Trekantet Rytbaake med Galleri. 53° 28' 12" N. 8° 28' 57" E.

Grossensiel Bagfyr staar paa Ydersiden af Diget oven for *Sielhof*, 434 m 208° (misv. SW. 1/2 S.) fra Forfyr. Det er et hvidt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 169° til 243°. Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 8 Sm. Fyrnast med Skrive paa Toppen. 53° 28' 00" N. 8° 28' 46" E.

(„Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/602. København 1914.)

1149. Tyskland. Østfriske Øer. Nordorney. Havnearbejder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1499. Berlin 1914.)

Det W.-lige Molehoved ved *Nordorney* Havn er under Ombygning. Yderenden af det ny Hoved er, indtil det kommer over Vandet, afmærket med et rødt Flag eller en hvid Lanteme. c. 53° 42' N. 7° 10' 1 E.

1150. Tyskland. Ems. Ditzum. Tønde midlertidig udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1555. Berlin 1914.)

En sort Spidsstønde *I a* er indtil videre udlagt paa 53° 19' 19" N. 7° 17' 00" E.

1151. Holland. Scheveningen. Radiotelegrafiske Vejrbetretninger, Stormvarsløser og Efterretninger for Søfarende.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 129/1231. s-Gravenhage 1914.)

Fra den 1ste Juli 1914 giver Radiotelegraf-Stationen ved *Scheveningen* Kl. 11 1/4 Pm. og Em. først hurtigt og derefter to Gange langsomt en Vejrbetretning eventuelt efterfulgt af en Stormvarsel-Beretning paa *hollandsk* og *fransk* og „Efterretninger for Søfarende“ paa *hollandsk* og *engelsk*.

Vejrbetretningen indledes med Bogstaverne „K. N. M. I.“ og den bestaar af 4 Gange 2 Grupper paa 5 Cifre, svarende til Stationerne *Helder*, *Wissingen*, *Gros Nez* og *Lo Hague*, samt 4 Gange 2 Grupper, 1 paa 5 og 1 paa 4 Cifre, svarende til Stationerne *Xarnouth*, *Skids*, *Skidens* og *Sild*, efter Schema BBBWW SHTT(G).

BBB angiver hvor mange Millimeter og Tændedele heraf Barometerstanden er over 700 mm.

WW angiver Vindens Retning i Streger, regnet fra N. (0) gennem E. (8), S. (16) og W. (24), saaledes at 02 betyder NNE., 04 = NE., 06 = ENE., 08 = E. 32 = N.

S angiver Vindens Styrke fra 0 (Stille) til 9 (Storm).

H angiver Luftens Tilstand, saaledes at 0 = klart, 1 = letskyet (1/4), 2 = halvklart (1/2), 3 = skyet (3/4), 4 = overtrukket (helt), 5 = Regn, 6 = Sne, 7 = usigtbart, 8 = Tåge, 9 = Uvejr.

TT angiver Temperaturen i Grader efter *Celsius* Skala; er Temperaturen under 0°, adderes 50° til denne. f. Eks. 54° = - 4°.

G angiver Søens Tilstand regnet fra 0 til 9, saaledes at 0 = Havblik, 1 = meget smult, 2 = smult, 3 = ringe Sø, 4 = moderat Sø, 5 = høj Sø, 6 = meget høj Sø, 7 = svær Sø, 8 = meget svær Sø, 9 = overordentlig svær Sø.

Manglende Oplysninger angives ved hver Station med det tilsvarende Antal „X“. Dernæst følger eventuelt:

1. Stormvarsel-Signal. F. Eks. Attentisein, Signal d'Attention; Stormsein Zuidwest rumend, Signal de tempête Sud Ouest vibrant.

2. „Efterretninger for Søfarende“ indledes med Bogstaverne „NBAZ“. Eks.: Wrak mond Waterweg, Wreck mouth Hook of Holland.

Scheveningen: 52° 06' N. 4° 16' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1694. København 1913.)

1152. England. Themsom. Belysning og Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 40. Trinity House, London 1914.)

1. *Barrow Deep*. a) *Barrow* Lystønde Nr. 8 viser nu hvidt To-Blink hver 10s, Blink 1 1/2 s, Mørke 2 s, Blink 1 1/2 s, Mørke 5 s. 51° 37 1/2' N. 1° 14 1/2' E. b) *Barrow* Lystønde Nr. 17 viser nu grønt Lys med En-Formørkelser hver 5s, Lys 3 1/2 s, Mørke 1 1/2 s.

2. *Black Deep*. *Knock John* Lystønde er flyttet 0,3 Sm i Retning 40° (misv. NE. 3/4 E.) og ligger nu i 11 m Vand 1,05 Sm 350° (misv. N. 1/2 E.) fra NW. *Shingles* Baake.

3. *Princes Channel*. *West Girddler* sorte og hvide vandret stribeede Kugletønde med trekantet Topbetegnelse er flyttet 0,1 Sm i Retning 53° (misv. ENE.) og ligger nu i 7,3 m Vand 2,35 Sm 266° (misv. W. t. N.) fra *Girddler* Baake.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/913. København 1914.)

1153. England. Whitby. Fyr tændes.

(„Notice to Mariners“ Nr. 866. London 1914.)

Den 21de Juni 1914 tændes: a) Paa Yderenden af den W.-lige Piers Forlængelse et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 10s, Lys 7 s, Mørke 3 s. b) Paa Yderenden af den E.-lige Piers Forlængelse et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 10s, Lys 7 s, Mørke 3 s. De eksisterende Tidevandsfyr slukkes, naar der er mindre end 3 m paa Barren. 54° 29 3/4' N. 0° 36 3/4' W.

(Kort Nr. 180.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1154. Skotland. Kyle Rhea. Vrag forsvundet.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 860. London 1914.)

Vraget af Damperen *Deerpark*, der laa 0,8 Sm 98° (misv. SE. t. E. 5/8 E.) fra *West Ferry House*, er forsvundet. c. 57° 13 1/2' N. 5° 38 1/4' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1827. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1155. Frankrig. Lorient. Tønde udlagt.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 256/1472. Paris 1914.)

En sort Tønde er udlagt ved Smaaskærene SE. for Øen *Saint-Michel* omtrent 500 m SSW. for Tønden ved *Jean Banke*. *Lorient*: c. 47° 44' N. 3° 21' W.

1156. Frankrig. Ile d'Yeu. Port Breton. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 256/1471. Paris 1914.)

Den røde Lysvinkel i Fyret paa NW.-Molen ved *Port Breton* (*Port Joinville*), der er synlig i Pejlinger fra 122 1/2° til 152°, er forandret til at vise grønt Lys. Lysevne for grønt Lys: 4 1/2 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. 46° 43' 45" N. 2° 20' 53" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/876. København 1914.)

1157. Portugal. Porto. Nossa Senhora da Luz. Oplysning om Fyr.

(„Avisos nos Navegantes“ Nr. 16/98. Lissabon 1914.)

Nossa Senhora da Luz Fyr viser hvidt Et-Blink hver 5 s. Lysevne: 20 Sm. 41° 09' 11" N. 8° 40' 37" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2623. København 1913.)

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (21 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 ligger Hals-Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Sted hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladserne over Barren og fra Hals til Aalborg er der Lødefyr. 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>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr 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.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa, der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Pansfyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1,50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udtor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af hervedværende Firma 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.
Faaborg.	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 Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) 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 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. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Løsnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddykning til 22 Fod paaibegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. 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. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ 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.	Bolværks-penge: For hver paaibegyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med 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-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Natafmærkning med 7,0 m. Vand tøret ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m. Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs hegge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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.	Stålskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinger, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 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.	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.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering ufornøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	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 udgaaende 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	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 - 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.	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, 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.
Nykjøbing Falster.	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. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Kølhalsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1.30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iverigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iverigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalsplads og Reparationsværksted. Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhalsplads og Reparationsværksted findes.

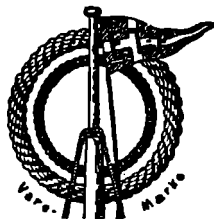
	Besejlingsforhold (og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufordæden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besorges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 $\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besorges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 $\frac{1}{2}$, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besorges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, 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.

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.



HERKULES
Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra
Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Juni 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		106	106 1/2
Danmark		88	88 1/2
Norden	88 1/2	88 1/2	88 1/2
Gorm		—	—
Carl	92 1/2 - 93 1/2	93	93 1/2
Dannebrog	103 1/2 - 104 1/2	103 1/2	103 1/2
Skjold	72 1/2 - 73 1/2	72 1/2	72 1/2
Urania		16	18
Neptun	93 - 94	93	93 1/2
Dampsk. af 1896	98 1/2	97 1/2	98 1/2
Hejmdal	108 1/2 - 109 1/2	109	109 1/2
Østasiatiske		130 1/2	130 1/2
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	99 1/2	99 1/2	99 1/2
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	63	63	63 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		82 1/2	84
3 1/2% Husejer Kreditk.		82 1/2	83
3 1/2% Kbhvn. Kreditf.		88 1/2	90 1/2
4% — — 2. Serie.		92 1/2	94 1/2
4% — — 1.		94 1/2	96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.		87 1/2	88
4% — — 7.		90 1/2	92 1/2
3 1/2% Landkreditk.		84 1/2	86 1/2
4% Østift. Kreditf.		90 1/2	90 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		148 1/2	149 1/2
Privatbank	106	105 1/2	108 1/2
Landmandsbank		134	134 1/2
Handelsbank	140	140	140 1/2
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank		91 1/2	92 1/2
Burm. & Wain		84 1/2	85
Helsingørsk Jærnsk.	122	121 1/2	123
Sukkerfabr.	233 - 1/2	233	233 1/2
Bryggeri Aktier	191 - 190 3/4	190 1/2	191

Vekselkurser d. 17. Juni 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.26	18.22
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.55	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Juni 1914.

Russiske Noter	214.10
4% Russiske Consols	87.10
3 1/2% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	85.00
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	94.10

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

„Forenede Dampsk.“ 16,000, „Danmark“ 36,000, „Norden“ 24,000, „Carl“ 56,000, „Dannebrog“ 92,000, „Skjold“ 80,000, „Dampskib. af 1896“ 48,000, „Hejmdal“ 4,000, „Gorm“ 76,000, „Neptun“ 64,000, „Dansk-russisk“ 92,000, „Østasiatisk“ 36,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

Oscar Rølf, 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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 9.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantierar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:

„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.

Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^{Al}s

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rølf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædnings.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyrning“.

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrlatensen.



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. ^{Htbl.} 1825. Laxegade 26.

Telegramadr.

„Smith,

Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith,

Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Hill-Madsen*

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
 Vesteragaade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
 Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteragaade, Aalborg.
 Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland **Whisky**
 er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
 Kan faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

Baadbeslag & Tilbehør
 for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
 Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
 Adelgade 79. København K.
 Telef. Central 8556.

Georg Andersen & Co.
 Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
 Telefon: 6817 6818 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Ekspertlæger i Frihavnen.

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.

Skibshypothekbanken
 Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK
A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik
 Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
 76 kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
 Damp- & Sejskibe samt Patent Ankerspill og Motorlossespil.
 Specialitet: **Skibspumper.**
 Forlang Projekter & Tilbud.

Kunsthvæverier Fritz Busch
 anbefaler sig med
 Signaleringshvæverier af enhver Art.
 Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
 Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens Søfartsafdeling.
 Laboratorlum: Bopæl:
 Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal
 Telefon 6031. Telegramadr.: „NAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

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.

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

ABONNEMENTSPRIS.
 ar 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.

AVERTISEMENTSPRIS.
 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

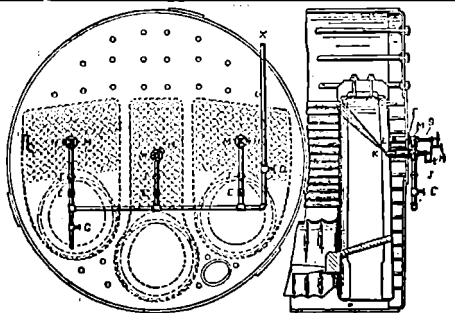
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Juni 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den højestre Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at nabne Røggaskammerdene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Selen gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fem Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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.

Adr.: Toldbodvej 7, Noz.
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.
Filiaal: 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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningduge.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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

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

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 Mønie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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“.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres. Specialitet: **Skibsklosetter**

Vilhelm A. Bang,
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197



S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

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

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekontor,
Bøtergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

og
Chr. Schjorbecks Effertl., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

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.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.



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. indtegnat 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. Helm. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse

af Mr. Thomas Watsons bog „Know your own ship.“

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensteiners Eftfng.,

Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Skibshandel til Afstaaelse.

En Skibsprovianteringsforretning i Jylland er til Afstaaelse straks. Passende for en Fagmand eller muligt to unge Mænd eller Skibsfører. God Omsætning. — Billet, mrkt. „SKIBSHANDEL“, bedes snarest indlagt paa dette Blads Kontor.

En fore and after Skonnert ønskes til Købs.

Jagthygget, ny eller faa Aar gammel, fra 80 til 100 Brutto-Tons, Klasse F. V. — Opgiv billigste Pris samt alle andre Oplysninger. Billet, mrkt. „SKIB“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor i Løbet af 8 Dage.

Kjøbenhavn, den 25. Juni 1914.

Vi har modtaget følgende:

Russisk Adressekommission: Med stor Interesse har Undertegnede, og sikkert mange foruden mig, læst Hr. C. Minor Rasmussens Indlæg i *Dansk Søfartstidende* Nr. 12 af 19. Marts d. A. angaaende ovennævnte Spørgsmaal. Med Hensyn til to andre Onder, nemlig Diskonto af halv Fragt paa Trælast og Skibenes Adressering paa Lossepladsen, har der omtrent samtidig fra Marstal været rettet Henvendelse til Sejlskibsrederi-Foreningens Fyns-Kreds om, hvad der kan gøres for at faa disse fuldstændig uretfærdige Ting til at bortfalde. Kampen føres dog vel i første Række og haardest om Adressekommissionens Afskaffelse, og vil forhaabentlig ikke blev opgivet, forend et heldigt og retfærdigt Resultat er naaet. Kampen vil imidlertid blive haard, og Betingelserne for at et godt Resultat kan blive naaet, beror i høj Grad paa Enighed mellem Rederne.

Det er sikkert mange, ja vel de fleste, der formoder, at det er Købmændene, der faar Adressekommissionen. Jeg skal derfor tillade mig at oplyse om, at det, paa ganske enkelte Undtagelser nær, er Mæglerne og Agenterne (og sidstnævnte er der mange af i Rusland), der faar Adressekommissionen, og disse giver selvfølgelig nødvendig Afkald paa en saa betydelig Indtægt, som de ikke finder uretfærdig, men derimod nødvendig.

Med en Fragt af 9/ pr. Ton d. w. bliver et Skibs Udgifter til Mægleren c. 7 pCt. af Brutto-Fragten, idet Adressekommissionen er 25 Kopek pr. Registerton og Befragtningskommissionen 30 Kopek pr. Last, beregnet efter 120 Td. pr. Last, der dog i Virkeligheden udgør 124 Td. Da der i Foraaret er sluttet Petersborg-Danmark 6 Mark pr. Ton, vil dette blive c. 9 $\frac{1}{3}$ pCt. af Brutto-Fragten. Det uheldigste herved er, at Mæglerne tjener lige meget, hvad enten Fragterne er smaa eller store, hvorfor de ingen særlig Grund har til at anstrænge sig for at opnaa gode Fragter. Hvad Diskontoen angaar, da er det jo ligeledes en meningsløs Afgift, og det er uretfærdigt, at Skibene skal betale for at faa deres Fragt, som er fortjent.

Med Hensyn til Skibenes Adressering paa Lossepladsen, da er det ikke saa mange Aar siden, man let kunde overstrege den Klausul i Certepartierne, men nu er det umuligt. For Tiden er det desværre saaledes, at et Skibet ikke adresseret af Befragteren, bliver det af Mægleren. Derved vil Skibet i de fleste Tilfælde være henvist til en Mægler, der interesserer sig mere for Modtageren end for Skibet, og saaledes bliver en daarlig Raadgiver for Skibsforeren, skønt det er Skibet, som skal betale ham.

For at opnaa bedre Forhold paa disse Omraader er, som ovenfor nævnt, Enighed mellem Rederne nødvendig, og særlig indenfor vore Mæglere, der tilmed nu er vore største Redere. At denne Enighed undertiden mangler, kan jeg anføre et Bevis for, idet der i Foraaret er sluttet Skibe til at laste Stav i St. Petersborg med 2 pCt. Adressekommission, hvilket mig bekendt ikke er sket for. Jeg har i St. Petersborg forrige og sidste Aar tre Gange lastet Stav; de to Gange sluttet i St. Petersborg og den ene Gang hjemme. I disse Tilfælde har der ikke været Tale om, og er heller ikke blevet betalt, Adressekommission. Naar dette sker, er det efter min Mening at indføre yderligere ny Adressekommission, og hjælper ikke til at afskaffe den gamle, der med saa god Ret er talt og skrevet saa meget om. At sligt kan ske er mig og mange andre uforstaaeligt paa nuværende Tidspunkt, men jeg føler det som min Pligt at komme frem med det, for at det ikke skal gentage sig og blive for almindeligt.

Kings Lynn, 17. Juni 1914.

L. Andreasen,
Fører af »Elise» af Thuro.

For syvende nordiske Søfartsmøde, som afholdes i Malmø i Dagene 27.—29. Juli d. A. er der nu udsendt Dagsorden, indeholdende følgende Punkter: 1) En kort Oversigt over Nordisk Skibsrederforenings Virksomhed siden sidste Møde. 2) Skandinaviske Synspunkter angaaende Lasteliniespørgsmaalet. 3) Moderne Havarigrøregler. 4) Dieselmotorer. 5) En Klassifikationsinstitution, Det norske Beritas, Arbejde. 6) Nordiske Søfolks Ligestilling ved Sygdoms- og Ulykkestilfælde. 7) Undervandssignaler. 8) Mandskabsforholdene, og Rederne som Arbejdsgivere. 9) Internationale Regler for Rorkommandoen. 10) Metoder til at bestemme et Fartøjs Hastighed og tilbagelagte Distance. 11) Transport af farligt Gods paa Søen. 12) Styrmandens Ansvar for Lastens Rigtighed. 13) Dampøkonomi. 14) Ansvars- eller Ansvarsfrihedsklausuler i Søfartsdokumenter. 15) Elektrisk Svejsning. 16) Hvor skal Konsulerne anbringes for bedre at kunne tjene Søfarten. 17) Signaler i Taage paa Dampskibe under Fart. 18) Om Handels Søfarten under Krig. 19) Nogle Udviklingslinier indenfor den moderne Søret.

Landstingsvalget. Vi henviser til omstaaende »Aabent Brev» angaaende Udskrivning af nyt almindeligt Valg til Landstinget i samtlige Landstingskredse, og henleder samtidig d'Hrr. Skibsforeres Opmærksomhed paa § 10 i Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valgmænd til Landstinget, og de Pligter, nævnte Paragraf paalægger Skibsforerne.

Stemmesedlerne til Valgmandsvalgene sendes for de højstbeskattede Vælgeres Vedkommende i to forskellige Konvolutter, udenpaa hvilke der skrives til hvilket Valg den indlagte Stemmeseddel gælder — henholdsvis til Valgmandsvalget den 29. Juni og til Valgmandsvalget den 3. Juli.

Dokken i Limerick. Nordisk Skibsrederforening har tilskrevet Dansk Sejlskibsrederi-Forening følgende:

»I Folge Indberetning til Udenrigsdepartementet er der nu udfærdiget Kundgørelse om, at Reparationen af Dokken i Limerick vil begynde i eller omkring den første Uge af August Maaned d. A. Saalænge Arbejdet varer, vil Dokken være lukket.»

Panamakanalens Indvielse. Washington, 14. Juni. Til Indvielse af Panamakanalen vil Præsident Wilson begive sig med en international Flaade fra Hampton Roads til Colon. Ni Nationer har hidtil tilsagt deres Deltagelse. Desuden vil de Forenede Staters samlede Atlanterhavslaade deltage. Efter Indvielsen gaar hele Flaaden gennem Kanalen til San Francisco. Man har beregnet, at Passagen gennem Kanalen vil tage 4 Dage. (Ritz. Bur.)

Kanalaabning. Niedertinow, 17. Juni. Skibsfartskanalen mellem Berlin og Stettin er i Dag blevet højtidelig aabnet i Overværelse af Kejser Wilhelm, Prins August Wilhelm, Trafikminister v. Breitenbach m. fl. Kejseren holdt en Tale, hvori han takkede alle, der havde arbejdet med paa Kanalen, der fik Navnet Hohenzollern-Kanalen, og erklærede derefter denne for aaben for Færdslen. (Ritz. Bur.)

Indsejlingen til Smyrna. Den danske Gesandt i Konstantinopel har sendt Udenrigsministeriet følgende telegrafiske Indberetning. Undersøiske Miner er nedlagt ved Indløbet til Smyrnabugten. Dampskibe maa standse udfør Pelikan Spit for at tage Lods om Bord.

Beskyttelse af Menneskeliv paa Søen. Underhuset har den 12. ds. ved 2den Behandling vedtaget en Lov, hvorved de Forslag, som London-Konferencen angaaende Beskyttelse af Menneskeliv paa Søen vedtog, træder i Kraft. I Løbet af Debatten meddelte Handelsminister Burns, at Handelsministeriet havde besluttet at indkalde en international Konference, der skal beskæftige sig med Spørgsmaalet om Skibenes Dækslast.

Handels- og Søfartsmuseet. Paa et den 20. ds. i Handelsministeriet afholdt Møde blev Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg dannet. Til Formand for Komiteen blev valgt Handelsminister Hassing-Jørgensen. Til Forretningsudvalget blev valgt Etatsraad Dessau, Generalkonsul Glückstadt, Generalkonsul Johan Hansen og Grosserer Klitgaard. Til Direktør for Museet blev valgt Museumsinspektør Lund. Love og Statutter blev vedtaget, og man vil snarest gaa i Gang med Dannelsen af Museet.

Statsrederibedrift. Regeringen i Vest-Australien driver, som tidligere meddelt, et ikke ubetydeligt Skibsrederi. Dette har dog i Følge engelske Blade ikke været vellykket. For to Aar siden købte Regeringen fire Skibe til Kystfart. Disse kostede, nogle Reparationer medindbefattet, £ 102,629. Det første Aars Fart resulterede i et Tab af £ 19,395. Et af Skibene, som var blevet belånt med £ 39,500 og senere er blevet repareret for £ 30,000, er for ikke lange siden blevet udbudt til Salg gennem en Skibsmægler i London til en Pris af £ 45,000. Foretagendet er saaledes blevet en total Fiasko, skont det drejede sig om privilegeret Kystfart.

Sortehavet og Bosporus. De tyrkiske Autoriteter har, i Følge »Shipp. Gaz.«, den 15. Juni udstedt følgende Bekendtgørelse i Konstantinopel:

- 1) Det tillades intet Skib at komme indenfor Bay of Buyuk Liman efter Solnedgang.
- 2) Det paalægges Skibsførerne at rette sig efter Lys-Signalerne ved Buyuk Liman.
- 3) Der vil blive krævet en Betaling af en halv tyrkisk Lire for hvert løst Skud, og én tyrkisk Lire for hvert skarpt Skud, som vil blive afgivet efter Skibe, som overtræder denne Befaling.
- 4) Der vil blive affyret et skarpt Skud efter ethvert Skib, som forsøger at passere Anadol Kavak efter Solnedgang.
- 5) Hvis Vejret er saa slet, at Skibet ikke kan forblive ved Buyuk Liman om Natten, kan det gaa til en Ankerplads ved Kavak.

Der fordres nøje Overholdelse af disse Paabud, da Ulydighed imod dem kan medføre Beskadigelse af Skibet eller at det bliver båret i Sænk, uden at de tyrkiske Autoriteter paalægger sig noget Ansvar derfor.

Aabent Brev

angaaende

Udskrivning af nyt almindeligt Valg til Landstinget i samtlige Landstingskredse.

Vi Christian den Tiende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg

Gørevillertigt: At da Landstinget ved Vor allerhøjeste Resolution af 13de d. M. er bleven opløst fra den

9de Juli d. A., vil der for samtlige Kredses Vedkommende være at beramme Afholdelse af nyt almindeligt Valg til Landstinget.

Thi byde og befale Vi herved allernaadigst, at dette Valg i 1ste, 2den, 3die, 4de, 5te, 6te, 7de, 8de, 9de, 10de og 11te Valgkreds bliver afholdt Fredagen den 10de Juli d. A. Og ville Vi derfor have fastsat, at Valgene af de Mænd, som i Forening med de højst beskattede Vælgere paa Landet skulle vælge de nye Medlemmer af Landstinget, blive af foretaget af den almindelige Vælgerklasse Mandagen den 29de Juni d. A. og af den højst beskattede Vælgerklasse i Købstæderne Fredagen den 3die Juli d. A. Selve Landstingsvalgene blive af afholdt paa følgende Steder: for 1ste Landstingskreds København, for 2den Kreds Roskilde, for 3die Kreds Næstved, for 4de Kreds Rønne, for 5te Kreds Nykøbing paa Falster, for 6te Kreds Odense, for 7de Kreds Aalborg, for 8de Kreds Skive, for 9de Kreds Randers, for 10de Kreds Horsens, for 11te Kreds Varde.

Hvad 12te Landstingskreds angaar, ville Vi lige allernaadigst have det overladt til Vor Amtmand over Færøerne at beramme den Dag, paa hvilket Lagtinget har at foretage Valget.

Hvorefter alle vedkommende sig allerunderdanigst have at rette.

Givet paa Sorgenfri den 13de Juni 1914.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.

Ove Rode.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortsat.)

Bro- og Havneforhold.

Spørgsmaalet om Approbation paa det af Bestyrelsen for »Københavns Frihavns-Aktieselskab« udarbejdede Forslag til ny forhøjede Takster for Pakhusleje, Arbejdspenge m. m. i Frihavnen har Repræsentationen paa given Foranledning paany haft til indgaaende Droftelse, under hvilken man enedes om at afgive Sagen til Erklæring af »Dansk Dampskibsrederiforening«.

Denne Forenings Svar samt en af samme indhentet Udtalelse fra »Det forenede Dampskibsselskab« er af Repræsentationen fremsendt til Ministeriet for Handel og Søfart.

I Anledning af et Andragende, hvori Bestyrelsen for Sammenslutningen af Skibsmæglere og -agenter i København besværer sig over, at det ikke er muligt — end ikke med Ekstrabetaling — at faa Skibe lossede i Frihavnen paa Hverdage udenfor Tiden fra Kl. 6 Form. til 11 Aften og paa Søn- og Helligdage fra Kl. 6 Form. til Kl. 12 Middag, har Repræsentationen overfor Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at det er den bekendt, at »Københavns Frihavns-Aktieselskab« nu er optaget i »Dansk Arbejdsgiver- & Mesterforening«, og at det ligeledes er den bekendt, at Spørgsmaalet om

(Fortsættes eller »Effert. for Søfar.«)

1244. **Bulgarien. Sorte Hav. Megalo Nisi (St. Johannes Øen). Oplysning**

om Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 888. London 1914.)

Fyret paa Toppen af Øen viser hvidt To-Blink hver 15 s., Blink 2 s., Morke 1 s., Blink 2 s., Morke 10 s., 42° 27' N. 27° 44¹/₄' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/724. København 1914.)

1245. **Rusland. Sorte Hav. Dvuyakorna Bugt. Torpedoveelser.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 889. London 1914.)

Periodevis skydes der med Torpedoer fra Kysten ved *Kük Atlama* Halvø i Retning af *Kap St. Elias* Fyr. E.-Grænsen af Øvelsespladsen er afmærket med Tønder med røde Flag. Naar der skydes, advares Skibe ved følgende Signaler:

1) En sort Kugle hejst paa en Mast ved *Kap St. Elias* Fyr.

2) En Skive vist fra en Mast i 150 m Højde paa *Kap Kük Atlama*. 44° 57' N. 35° 24¹/₂' E.

1246. **Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Kriwaja Banke. Lystønde flyttet.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1602. Berlin 1914.)

Den røde Lystønde, der viser rødt Et-Blink, S. for *Kriwaja* Banke, er flyttet 1 Sm i Retning 152¹/₂° (misv. SE. t. S. ³/₈ S.), da Dybden er mindre end vist i Kortene. Lystønden ligger nu 8,9 Sm 220° (misv. SW. ⁵/₈ S.) fra Baaken paa *Kriwaja* Sandtunge. c. 46° 55',⁹ N. 37° 59',⁵ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1802, Pt. 2. København 1913.)

1247. **Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Gretscheskaja Banke. Vrag afmærket.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1603. Berlin 1914.)

Bugserdamperen *Jekaterina Welikaja* er sunket c. 750 m SW. for den sorte Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser, paa N.-Siden af *Gretscheskaja* Banke. Vragets Skorsten og Mast er over Vandet. Fra Masten vises et hvidt, fast Fyr. c. 47° 03',⁷ N. 38° 45',³ E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; E: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England:

- R 1863 Afrika, west coast. — Dodo river to Bonny river.
 R 2550 Scotland, north-east coast. — Port and vicinity of Wick.
 R 1094 England, east coast. — Outer Gabbard to Outer Dowsing.
 R 1543 England, east coast. — Yarmouth and Lowestoft roads.
 R 2322 North Sea. — Scheveiningen to Ameland.
 R 3761 North Sea. — Friesche zeegat to Jade river.
 R 2633 Mediterranean, Syria. — Markhab to Ras en Nakura.
 R 1940 Azores. — Fayal channel. Horta and Pim bays.
 R 2082 Africa, south coast. — Table bay to Cape Agulhas.
 R 1127 Canada, River St. Lawrence. — Montreal harbour.
 T Revised Supplement (2) to Africa Pilot, Part III, 1905.
 R 1190 England, east coast. — Blakeney to Flamborough head.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhøvet*, *Sorte Hav* og *Atouake Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogiftterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktens Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er rettvinklede (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misviseende begifter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1170. **Sverrig. Åhus. Lystønde forsvundet.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/674. Stockholm 1914.)

Åhus indre Lystønde er forsvundet. En Lystønde, der afvekslende viser hvidt og grønt Lys, vil snarest blive midlertidig udlagt. 55° 55' 26" N. 14° 22' 45" E.

1171. **Sverrig. Stockholm Skærgaard. Skydeveelser.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24. Stockholm 1914.)

Naar der i 1914 finder mindre Skydninger Sted fra Fæstningerne *Vaxholm* og *Oscar-Fredriksborg*, vises fra Skydepladsen 2 røde Kugler (den ene over den anden) eller 2 røde Kuglelanterner (ligeledes).

Ved Skydning paa *Trällhafvet* og i *V. Sæærfjärden* vises fra Signalmasten paa *Tisterö* 1 rødt Flag eller 2 grønne Kuglelanterner (den ene over den anden). *Tisterö*: 59° 26' N. 18° 24' E.

1172. **Sverrig. Stockholm Skærgaard. Furusund. Vrag.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/647. Stockholm 1914.)

En grøn Vragpræk med et grønt Flag er udsat SSW. for Damperen, som er sunket paa 59° 40' 06" N. 18° 56' 20" E. Mast og Skorsten er over Vandet. Lanterne paa Stormasten anbringes ikke mere. Vraget ligger i *Furusund* Fyrs røde Lysvinkel. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1067. København 1914.)

1173. **Sverrig. Bottniske Bugt. Söderhamn. Ullbacka. Fyr forandret.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1562. Berlin 1914.)

Ullbacka Bagfyr viser grønt, fast Lys. I øvrigt uforandret. 61° 17' 46" N. 17° 08' 00" E.

1174. **Svevrig. Bottniske Bugt. Nordmalingsfjæden. Krikoude. Fyr forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1563. Berlin 1914.)
Krikoude Fyrs røde Lysvinkel, der var synlig i Pejlinger fra 355° til 356°, er forandret saaledes, at den nu er synlig i Pejlinger fra 355° gennem 0° til 4°. 63° 29' 25" N. 19° 36' 20" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1857. København 1913.)
1175. **Svevrig. Bottniske Bugt. Umeå. Bredskår. Oplysning om Fyr.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1564. Berlin 1914.)
Bredskår S-lige Fyr er synligt i Pejlinger fra 220° gennem 0° til 30°. c. 63° 39 $\frac{3}{4}$ ' N. 20° 19' E.
1176. **Rusland. Finske Bugt. Neva. Fyrskib midlertidig forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1566. Berlin 1914.)
Jelagin Fyrskib er indtil videre udlagt paa *Neva* (*Korabelin*) Fyrskibs Plads. c. 59° 56' N. 30° 08' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2511. København 1913.)
1177. **Rusland. Riga Bugt. Abro SW. Grund.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1567. Berlin 1914.)
SW. for Øen *Abro* er fundet en Pule med 1,8 m Vand. 58° 07' 28" N. 29° 27' 02" E. (Kort Nr. 205.)
1178. **Rusland. Riga Bugt. Kynö Sund. Sorholm NW. Tønde flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1641. Berlin 1914.)
Den hvide Spirtønde med 1 nedadvendt sort Kost, som afmærker Brændingen NW. for *Sorholm*, er flyttet 0,3 Sm i Retning 30° (misv. NE. t. N. 1/4 N.) saaledes, at den nu ligger NE. for to Puller med 3,4 og 3,6 m Vand, c. 58° 12' N. 24° 10' 17" E. (Kort Nr. 205.)
1179. **Tyskland. Adler-Grund. Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1657. Berlin 1914.)
Fyrskibet *Adler-Grund* ombyttes antagelig den 7de Juli d. A. midlertidig med Fyrskibet *Reserve Ostsee*, som ikke har Apparat til Radotelegralering. 54° 50' N. 14° 22 $\frac{1}{4}$ ' E.
1180. **Tyskland. Kieler Fjord. Strander Bugt. Øvelser.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1640. Berlin 1914.)
Paa Hverdage afholdes fra Skydepladsen *Strande* ved *Strander* Bugt Skyde-øvelser med Torpedoer fra Solopgang til Solnedgang fra den 1ste Juli til 30de Septem-ber 1914.
Skydelejet gaar fra Skydepladsen ud over Søen indtil Limien „Fløjstønden—*Schönberg* Baake“ og begrænses af Limiene „*Dänischenhagen* Mølle—*Bülke* Fyrskib“ og „*Dänischenhagen* Mølle—Tønde *Kiel* 3“. Under Skydningen er det forbudt at ankre mellem de ovennævnte Grænselinier og paa det Areal, som mod N. begrænses af Limien „Skydepladsens Taarn—*Bülke* Fyr—*Bülke* Fyrskib“ og mod S. af Limien „Skydepladsens Taarn—Tønde *Kiel* 4—Tønde *Kiel* 3“. Under Skydningen er en rød Ballon hejst paa Skydepladsens Taarn. *Strande*: 54° 26' N. 10° 10 $\frac{1}{2}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/551. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet

Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1181. **Sundet. Helsingør N.—Helsingborg N. Utlægning af Kabler.**
I Slutningen af Juni og en Del af Juli 1914 vil der blive udlagt Stærkstærskabler N. for *Helsingør*—*Helsingborg*. Kablene skal gaa fra et Punkt paa Kysten af *Stykkend*, som ligger c. 1700 m NW. t. W. fra *Kronborg* Fyr, i Retning 62° (misv. E. t. N. 3/4 N.) over til den svenske Kyst. Det N-ligste Kabel afmærkes paa hver Kyst med 2 hvide Baaker

1236. **Italien W.-Kyst. Neapel. Oplysning om Fyr.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 182/461. Genova 1914.)
Det røde Fyr med Formærkelser paa *San Vincenzo* Molehoved gaar i den indre Del af Havnen i Skjul bag et Taarn, som optøres paa Molehovedet. Udgaende Skibe maa derfor benytte det grønne Fyr med En-Formærkelser paa Yderenden af den krumme Dæmning. *San Vincenzo* Molehoved: 40° 49' 57" N. 14° 16' 26" E.
1237. **Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Castellamare di Stabia. Belysning for- andret.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 203/476. Genova 1914.)
Paa Hovedet af den ny E.-Mole ved *Castellamare* Havn, c. 520 m 70° (misv. E. t. N.) fra Fyret paa Batteri Molen, er tændt et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 6 s., Lys 3 s., Mørke 3 s. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 6 Sm. Som Reservefyr tjener et rødt fast Fyr med en Synsvide af 4 $\frac{1}{2}$ Sm.
Lystønden, der viser rødt, fast Lys, ogsom haand for J.-Molens Hoved, er inddraget. Fyret paa Batterimolen: 40° 41' 36" N. 14° 28' 20" E.
1238. **Italien W.-Kyst. Villa San Giovanni. Fyr midlertidig forandret.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 223/508. Genova 1914.)
Da Havnemolen skal forlænges, er det grønne Fyr med Formærkelser slukket, og c. 35 m fra dette er midlertidig tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 3 Sm. c. 38° 13' 10" N. 15° 38' 11" E.
1239. **Sicilien E.-Kyst. Messina. Advarsel.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 882. London 1914.)
Kystlinien mellem Karantænebygningen og Pynnten SE. for Gasometeret gaar længere ud end vist i Kortene, da Ruinresterne udløses her. 38° 11 $\frac{3}{4}$ ' N. 15° 33 $\frac{1}{2}$ ' E.
1240. **Sicilien N.-Kyst. Palermo. Raubud.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 205/489. Genova 1914.)
En halv Time for *Nepel*-Postdampers Afgang og Ankomst hejses det inter-nationale Signal *M I* (Stop Farten. Stoppe) paa Havnebygningen paa N.-Molen. Saa-længe dette Signal vajer, er det forbudt at løbe ind i eller ud af Havnen samt at forlade sin Plads i Havnen. Overtredelser straffes. *Palermo*: 38° 08' N. 13° 52' E.
1241. **Italien S.-Kyst. Taranto Bugt. Cesarea. Fyr forandret.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 222/506. Genova 1914.)
Bagfyret ved Indløbet til Havnen er forandret til at vise rødt, fast Lys. c. 40° 15 $\frac{1}{2}$ ' N. 17° 54 $\frac{1}{4}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/405. København 1914.)
1242. **Tyrkiet. Dardanellerne. Forbud.**
Ifølge Meddelelse til Udenrigsministeriet er det — indtil Limene er fuldstændig bortfjernet — forbudt at passere Limien fra *Sed ul Bahr* til *Kowm Kalé* om Natten. *Sed ul Bahr*: 40° 02 $\frac{1}{4}$ ' N. 26° 12' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/723. København 1914.)
1243. **Tyrkiet. Marmorhavet. Chirsis Adasi (Khairsiz Ada eller Ayansha). Oplysning om Fyr.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1600. Berlin 1914.)
Det hvide Lyntfyrr paa Øen har en Lysevne og Synsvide af 23 à 25 $\frac{1}{2}$ Sm. 40° 38' 40" N. 27° 29' 30" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/675. København 1914.)

1227. Hollandsk Guyana. Suriname. Suriname-rivier. Fyrskib ombyttes midlertidig.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 132/1256. 's-Gravenhage 1914.)

Fra den 17de til den 31te August 1914 ombyttes *Suriname-rivier* Fyrskib med et andet Fartøj, der viser et hvidt, fast Fyr. Fartøjet fører et blaåt Flag paa Fortoppen og Ankerlanterne paa Fokkestaget. 6° 04' N. 55° 14' W.

1228. Uruguay. Kap Santa Maria. Oplysning om Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 894. London 1914.)

Fyret paa Kap *Santa Maria* bestaar ikke af 2 Fyr, et Blinkfyr og et Fyr, der viser fast Lys; men det er 1 hvidt, fast Fyr med Blus hvert Minut. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 10 Sm for stadigt Lys og 18 Sm for Blusset. 34° 40' S. 54° 09½' W.

1229. Rio de la Plata. Lobos N. Hindring.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1622. Berlin 1914.)

Den 12te Marts 1914 er Damperen *Ertshandel* med 6,3 m's Dybgaaende stødt mod en Undervandshindring, sandsynligvis et Vrag, c. ¾ Sm 0° (misv. N. ¼ W.) fra Fyret paa *Den Lobos*. Fyret: 35° 01¼' S. 54° 53¼' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1230. Sardinien W.-Kyst. Canale di S. Pietro. Vrag borttaget.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 222/502. Genova 1914.)

Vraget af Damperen *Africa*, der var sunket ved Ankerpladsen N. for *Canale di S. Pietro*, er borttaget. *Canale di S. Pietro*: 39° 10' N. 8° 21' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/367. København 1914.)

1231. Italien W.-Kyst. Kap Mole N. Laiguoglia. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 223/509. Genova 1914.)

Paa den fremspringende Del af Kysten ved *Laiguoglia* er tændt et rødt, fast Fyr *Laiguoglia*: 43° 58½' N. 8° 09½' E.

1232. Italien W.-Kyst. Spezia. Løb midlertidig spærret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 203/473. Genova 1914.)

Passet E. for Damningen er paa Grund af Arbejder spærret indtil videre. 44° 04¾' N. 9° 52¾' E.

1233. Italien W.-Kyst. Follonica S. Barbiere Pynt. Skær.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 204/465. Genova 1914.)

I 6½' à 7½' m Vand er fundet to Skær med 2,5 m Vand i Retning 10° (misv. N. t. E. ¾ E.) fra det ødelagte Taarn paa *Barbiere* Pynt 200 og 180 m fra Land. *Follonica*: 42° 55' N. 10° 45' E.

1234. Italien W.-Kyst. Kap Anzio. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 204/480. Genova 1914.)

I Juli 1914 forandres Fyret paa Kap *Anzio* til at vise hvidt Lys med En-Formorkelser hver 6 s., Lys 3 s., Mørke 3 s. 41° 26' 42" N. 12° 37' 24" E.

1235. Italien W.-Kyst. Anzio Havn. Skær.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 222/499. Genova 1914.)

Et netop overfyldt Skær ligger c. 5 m S. for Indløbet til den gamle Havn *Neroniano* c. 545 m 225° (misv. S.W. ¾ W.) fra Fyret ved *Anzio* Havn. Fyret: 41° 26' 37" N. 12° 38' 05" E.

med hvid Diamant paa Toppen. Afstanden mellem Forbaakerne og Bagbaakerne er c. 150 m. Det S.-ligste Kabel kommer til at ligge c. 300 m S. for Baakelinien. Fra hver af Baakerne vises et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.

De Søfarende advares mod at ankre i Kablerne, saavel for ikke at beskadige disse som for ikke at miste Ankrene, da Kablerne er særlig stærke.

En væsentlig Del af Arbejdet ved Udlægningen vil bestaa i Sammenspødsning af de enkelte Kabelstykker. De ved Udlægningen anvendte Fartøjer fører 3 Lanterner (1 hvid mellem 2 røde) i samme lodrette Linie. De Søfarende anmodes om at passere Fartøjerne med Forsigtighed.

Bagbaaken paa *Spjelland*: 56° 02' (47") N. 12° 35' (53") E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 274. Som-Fort. Side 36.)

1182. Danmark. Sundet. Kalleboer Fyrskib udlægges paa Station.

Den 1ste September d. A. udlægges *Kalleboer* Fyrskib paa sin Station. Fyr og Taagesignal er som anført i Danske Lods Side 309 og Fyr-Fort. Nr. 259. Fyrskibet inddrages atter den 1ste December d. A. 55° 35' (29") N. 12° 30' (42") E.

1183. Danmark. Store-Bælt. Bøjer udlægges midlertidig.

Til Brug ved nogle Strømmaalinger, som foretages af Kommissionen for de internationale Havundersøgelser, vil der i Slutningen af Juni eller Begyndelsen af Juli d. A. blive udlagt 2 Bøjer, nemlig:

1. Omtrent midt imellem *Falske-Bolsax* og *Revsnes* i c. 37 m Vand. *Falske-Bolsax*: 55° 43' N. 10° 43' E.

2. c. 2½ Sm S. for *Halskov-Rev* Lys og Fløjtetønde i c. 45 m Vand. Lys- og Fløjtetønden: 55° 20¼' N. 11° 02¾' E.

Bøjerne skal ligge ude i 3 à 4 Døgn. De kommer til at ligge 10 m under Vandets Overflade, og hver af dem afmærkes med 1 eller 2 smaa Mærkebøjer i Overfladen. Mærkebøjerne har et hvidt Flag med sort Spunds.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1184. Danmark. Kattegat. Tisvilde N. Vrag borttaget.

Vraget paa 56° 08' N. 12° 01',⁶ E. er borttaget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1139. København 1914.)

1185. Danmark. Kattegat. Samsø W. Farvand midlertidig spærret. Nat-Skydning.

Fra den 1ste til den 4de September 1914, begge Dage inklusive, afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Farvandet omkring *Svane-Grund* W. for *Samsø*. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i E.-W. gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNW-Spids, mod E. af en Linie i N.-S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens E-Side, mod S. af en Linie i E.-W. gennem *Endeløve* N.-Pynt, mod W. af en Linie fra *Endeløve* N.-Pynt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNW-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. 10° 22' E.

1186. Sverrig. Kattegat. Brännäsbråten. Fyr slukkes midlertidig.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/659. Stockholm 1914.)

Brännäsbråten Fyr vil paa Grund af Ombygning være slukket en Uges Tid i Begyndelsen af Juli 1914. 57° 39' 14" N. 11° 44' 20" E.

1187. **Sverrig. Kattegat. Stora Oset Fyr.** Brændetid forandres.
 („Underrøttelser for sjöfärd.“ Nr. 24/658. Stockholm 1914.)
 Fra og med 1915 brænder *Stora Oset* Fyr fremtidig fra 6te Juli til 6te Juni. 57° 44' 52" N. 11° 36' 42" E.
 (Danske Lods Side 243.)
1188. **Sverrig. Skagerrak. Sotefjord. Långholm. Fyr** forandret.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1569. Berlin 1914.)
 I *Långholm* Fyr er Lysvinklerne, der viser fast Lys, forandrede saaledes, at Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra 85° til 129°;
 2. hvidt i — - 129° - 146°;
 3. rødt i — - 146° - 163 $\frac{1}{2}$ °
- I øvrigt er Fyret uforandret. 58° 32' 03" N. 11° 13' 37" E.
1189. **Sverrig. Skagerrak. Svartskär. Fyr** slukkes midlertidig.
 („Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 24/657. Stockholm 1914.)
 Da *Svartskär* Fyr skal forandres til at vise Et-Lyn hver 3 s, vil Fyret paa Grund af Ombygning være slukket en Uges Tid i Begyndelsen af Juli 1914. 58° 33' 01" N. 11° 13' 22" E.
 (Kort Nr. 236.)
1190. **Norge. Skagerrak. Nyt Afmærkningssystem gennemført.**
 („Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 8. Kristiania 1914.)
 Indførelsen af det ny Afmærkningssystem er nu gennemført fra den *svenske* Grænse til *Jæderen*.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/427. København 1914.)
1191. **Norge. Skagerrak. Aagerø. Fyr** forandret.
 („Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 7. Kristiania 1914.)
Aagerø Fyr er forandret til at vise Lys med To-Formørkelser. I øvrigt uforandret. 58° 10' 50" N. 8° 19' 40" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1192. **Norge. Listerrauna. Fyr** forandret.
 („Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 7. Kristiania 1914.)
Listerrauna Fyr er forandret til at vise To-Lyn hver 6 s. I øvrigt uforandret. 58° 03' 25" N. 6° 40' 35" E.
1193. **Tyskland. Elben. Cuxhaven. Øvelser.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1570. Berlin 1914.)
 Paa *Unterelben* ved *Cuxhaven* afholdes der Øvelser fra Kl. 10 Aften til Kl. 12 $\frac{1}{2}$ Nat i Thiden fra den 7de til den 9de Juli 1914. Øvelsesfeltet, der er spærret for Trafikken, gaar fra Linien gennem Tønderne *II*, *N* og *O* indtil Tønde *15*. To Dampere, der fører det *kamborske* Tjenesteflag eller en rød Lanterne over Toplanternen, ligger ved Grænsene af Feltet. Naar Afspærringen ophæves, giver Dampene Signal med Lyskastere ved at vite 10 Gange op og ned med denne. Det er da tilladt at passere Feltet paa egen Risiko; man maa særlig passe paa de endnu ikke indbyrgetede Slæbetrusser og Skiver. Spærras Feltet ikke en af de ovennævnte Aftener, vises om Dagen et rødt Flag ud mod Søen fra *Cuxhaven* Fyr. *Cuxhaven*: 53° 52' N. 8° 42 $\frac{1}{2}$ ' E.
1194. **Tyskland. Weser. Belysning forandres.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1571. Berlin 1914.)
 A. I Løbet af 1914 vil Lystønderne i Hovedløbet af *Aussen-* og *Unterveaser* blive forandret saaledes, at Lystønderne paa Styrbordside for Indgaende kommer til at

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1220. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Reefs. Hawk Channel. Fyr** forandres.
 („Notice to Mariners“ Nr. 23/1843. Washington 1913.)
 Den 30te Juni 1914 forandres følgende Fyr, der viser hvidt, fast Lys, til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,8 s, Mørke 2,7 s. 1) *Mosquito Bank* Fyr. 2) *East Washewoman Shoal* Fyr. 2) *Nine-foot Shoal* Fyr. c. 24° 34' N. 81° 33' W.
1221. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. East Triangle Shoal. Midlertidigt Fyr** tændt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1762. Washington 1914.)
 Paa *East Triangle* Baake, ved Indløbet til *Key West* Havn, er midlertidigt tændt et ubevogtet Lynfyrt, der viser hvidt Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,2 s, Mørke 0,8 s. c. 24° 30' 35" N. 81° 48' 12" W.
1222. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. St. George Sund. Fyr** forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1763. Washington 1914.)
St. George Sund Turn røde, faste Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr. I øvrigt uforandret. 29° 43' 32" N. 84° 48' 25" W.
1223. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. San Blas. Tønde ombygget med Lys- og Flojtelønde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 23/1844. Washington 1913.)
Cape San Blas Outer Shoals Tønde 30 paa W.-Kysten af *Florida* er ombygget med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 s, Lys 1 s, Mørke 9 s. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 8 Sm. c. 29° 33' 35" N. 85° 21' 30" W.
1224. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Aransas Pass og Corpus Christi Bugt. Turtle Cove. Ledefyr** tændt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1765. Washington 1914.)
 Der er tænkt to ubevogtede, hvide, faste Ledefyr, som leder gennem Midten af *Turtle Cove* Kanal. Forfyret vises fra en sort, firkantet, pyramideformet Bygning, anbragt paa 4 Jernsøjler, paa *St. Joseph* Øen 1,19 Sm S. $\frac{1}{2}$ E. for *Aransas Pass* Fyr. 27° 50' 40" N. 97° 03' 20" W. Forfyret vises fra en liggende Bygning, der staar paa 9 Jernsøjler, paa *St. Joseph* Øen 0,33 Sm 78 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra Forfyret. Fyrene er synlige fra 348 $\frac{1}{2}$ ° gennem 0° til 168 $\frac{1}{2}$ °.
1225. **Mexiko E.-Kyst. Oplysning om Fyr.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1766. Washington 1914.)
 Skönt man kan vente, at følgende Fyr paa E.-Kysten af *Mexiko* er tændt, anbefales det dog Skibstørene at udvise Forsigtighed ved Anduvning af Kysten.
Vera Cruz: *Bento Juarez*, *Indre Havnefyrt*, *Blanguilla Beacon*, *Verde Island*, *Anequada de Adentro Beacon*, *Sacrificios Island*.
Anton Lisardo: *La Blanca Beacon*, *El Giale Beacon*, *Rizo Beacon*, *Enmedio (Medio) Island*.
 De øvrige Fyr paa E.-Kysten af *Mexiko* maa anduvas om Natten med stor Forsigtighed.
1226. **Jamaica N.-Kyst. Port Antonio. Fyr** tændt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1769. Washington 1914.)
 Paa den tidligere *Baakes Plads* udfør *Navy Island* Punt ved Indsejlingen til den W.-lige Havn er tænkt et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 10 Sm. *Port Antonio* c. 18° 11' N. 76° 27' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1167. København 1911.)

1214. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Baker Shoal. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1894. Washington 1914.)
Baker Shoal Upper Tønde 20 A i *Delaware* Floden er permanent inddraget. Stedet er f. T. afmærket med en Spirtønde. *Baker* Bagfyr: $39^{\circ} 32' 27''$ N. $75^{\circ} 34' 13''$ W.

1215. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Reedy Island Range. Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1895. Washington 1914.)
Reedy Island Range Tønde 4 R i *Delaware* Floden er flyttet c. 780 m i Retning 15° (misv. NNE.) og ligger nu lige overfor *Reedy Island Range Tønde 3 R*, 188° (misv. S. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) fra *Finn's Point* Fortfyr og 102° (misv. E. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Old Reedy Island* Fyr, der ligger paa $39^{\circ} 30' 03''$ N. $75^{\circ} 34' 09''$ W.

1216. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Sand Shoal Inlet. Fyr tændt. Afmærkning inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1753. Washington 1914.)
 Paa Saisiden af *Virginia* er tændt følgende Fyr:
Sand Shoal Inlet Ledefyr, der leder gennem den NE.-lige Kanal af Indløbet. Fortfyret er et hvidt, fast Fyr, der er anbragt paa *Wreck Island* ved den sydlige Side af Indløbet. c. $37^{\circ} 16' 48''$ N. $75^{\circ} 47' 30''$ W. Bagfyret viser hvidt, fast Lys og er anbragt c. 365 m $227^{\circ} \frac{1}{4}$ (misv. SW. $\frac{3}{4}$ W.) fra Fortfyret.

Mikes Sand hvide, faste Fyr i $1,4$ m Vand paa S.-Siden af Kanalen, 219° (misv. SW.) fra *Hog Island* Fyr og 304° (misv. NW. $\frac{1}{2}$ W.) fra venstre Kant af *Wreck Island*.
The Spit Light røde, faste Fyr i $1,4$ m Vand paa N.-Siden af Kanalen, henholdsvis 227° (misv. SW. $\frac{3}{8}$ W.) og 285° (misv. W. t. N. $\frac{7}{8}$ N.) fra ovennævnte Punkter.
Running Channel hvide, faste Fyr i $1,4$ m Vand paa S.-Siden af Kanalen, 230° (misv. SW. t. W.) fra *Hog Island* Fyr og 318° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ N.) fra *Wreck Island* højre Kant.

Turn of Sargeant røde, faste Fyr i $1,4$ m Vand paa W.-Siden af Kanalen, hvor denne støder sammen med *The Thoroughfare*, henholdsvis $235^{\circ} \frac{1}{2}$ (misv. SW. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) og $300^{\circ} \frac{1}{2}$ (misv. NW. $\frac{3}{4}$ W.) fra sidstnævnte Punkter.
 Følgende Afmærkning er inddraget:

Channel Stake Nr. 4. *Running Channel Stake* Nr. 9. *Turn of Sargeant* vandret stribede Spidstønde.

1217. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Horseshoe Shoal. Tønde ombyttet med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1757. Washington 1914.)
Horseshoe Shoal Spidstønde 2 er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 15 s., Blink 5 s., Mørke 10 s., c. $36^{\circ} 58' 20''$ N. $76^{\circ} 05' 40''$ W.

1218. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Piankatank Floden. Roane Point. Fyr tændt. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1756. Washington 1914.)
 Paa den nordlige Ende af *Roane Point Flats* er tændt et hvidt, fast Fyr i $2,3$ m Vand. c. $37^{\circ} 31' 50''$ N. $76^{\circ} 22' 30''$ W.
Roane Point Flats Spirtønde 7 er inddraget.

1219. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Sewall Point Shoal. Lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1758. Washington 1914.)
Sewall Point Shoal Lystønde 3 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde. c. $36^{\circ} 58' 32''$ N. $76^{\circ} 20' 00''$ W.

vis enten hvidt Et-Lyn eller Tre-Lyn eller ogsaa hvidt Lys med En-Formørkelser eller Tre-Formørkelser, Lystønderne paa Bagbordside rødt To-Lyn eller rødt Lys med To-Formørkelser.

Som Følge heraf sker følgende Forandringer:

I *Aussenweser*:

1. Lys- og Klokketønde 9 i *Duarsgat* skal vise rødt To-Lyn i Stedet for hvidt Et-Lyn. c. $53^{\circ} 45' N$. $8^{\circ} 14' E$.

2. Lys- og Klokketønde Q i *Duarsgat* skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser i Stedet for rødt Tre-Lyn.

I *Unterweser*:

3. Lystønde 30 ved *Nordenham* skal vise rødt To-Lyn i Stedet for hvidt Et-Lyn.

4. Lystønde 36 ved *Rechtenfeth* skal vise rødt To-Lyn i Stedet for hvidt To-Lyn.

B. Desuden vil følgende Tønder i *Aussenweser* blive ombyttet med Lystønder:

1. Sort Spidstønde 4, SE. for *Rotersand* Fyr, med en sort Lystønde, der viser rødt To-Lyn.
 2. Rød Spirtønde N i *Duarsgat* med en rød Lystønde, der viser hvidt Tre-Lyn.
 3. Sort Spidstønde 12 i *Duarsgat* med en sort Lystønde, der viser rødt Lys med To-Formørkelser.

4. Sort Spidstønde 15 ved *Meyserslejde* med en sort Lystønde, der viser rødt To-Lyn.

5. Sort Spidstønde 17 ved *Sollhörn* med en sort Lystønde, der viser rødt Lys med To-Formørkelser.

1195. Tyskland. Weser. Bremen Fyrskib inddrages midlertidig.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1053. Berlin 1914.)

Paa Grund af Eftersyn indruges *Bremen* Fyrskib i den sidste Halvdel af Juni d. A. for kortere Tid. Under Inddragningen er Fyrskibets Plads kun afmærket med en rød Ankerboje. c. $53^{\circ} 48' N$. $8^{\circ} 09' E$.

1196. Holland. Friesche Zeegat. Plaagat. Afmærkning forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 123/1172. 's-Gravenhage 1914.)

Spidstønde Nr. 5 ligger nu paa $53^{\circ} 29' 04'' N$. $6^{\circ} 03' 02'' E$, og Spidstønde Nr. 6 paa $53^{\circ} 28' 46'' N$. $6^{\circ} 03' 32'' E$. Spidstønde Nr. 7 er udlagt paa $53^{\circ} 28' 15'' N$. $6^{\circ} 03' 44'' E$. Spidstønderne fra Nr. 7 med Ballon (*Moker*) til Nr. 18 med Ballon har nu Nr. 8 til 20.

1197. England. Themson. Mouse Fyrskib. Fyr og Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 45. Trinity House, London 1914.)

Mouse Fyrskib er forandret til at vise grønt Et Blink hver 20 s., Blink 1 s., Mørke 19 s. Samtidig er Lysstyrken forøget, og Taagesignalet er forandret til Et-Stød hver 1^m , Stød 6 s., Pause 54 s. I Stedet for den tidligere Ballon tjener Lanterne som Dagmærke. $51^{\circ} 30' 40'' N$. $0^{\circ} 58' 15'' E$.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{14}{621}$. København 1914.)

1198. England. Themsen. Barrow Channel. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41. Trinity House, London 1914.)

1. *Barrow Deep* Fyrskib er flyttet til Yderenden af Løbet og ligger nu i c. 11 m Vand 1 Sm 66° (misv. E. $\frac{3}{4}$ N.) fra *Barrow* Lysbaads tidligere Plads, $3,7$ Sm 179° (misv. S. t. E. $\frac{1}{4}$ E.) fra *Gunfleet* Fyr. Fyr og Taagesignaler er uforandrede.

2. *Barrow* Lysbaad Nr. 1 med Klokke- og Undervandsklokke er flyttet til *Barrow Deep* Fyrskibs tidligere Plads. Lysbaaden er uforandret; den kaldes nu „*Mid-Barrow*“.

3. *Sunk Head* Tønde er ombyttet med en sort og hvid tærnet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s.

4. *Barrow* Lystønde Nr. 2 er ombyttet med en rød og hvid tærnet Stumtpønde.

Gunfleet Fyr: c. $51^{\circ} 46' N$. $1^{\circ} 20' E$.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{11}{476}$. København 1914.)

- 1199. England. Themsens. Sunk Fyrskibs Beliggenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 42. Trinity House, London 1914.)
Sunk Fyrskib ligger i 23 m Vand 12,15 Sm 88½° (misv. E. t. S.) fra *Naze Taarn*.
 51° 52' 09" N. 1° 36' 52" E.
 (Kort Nr. 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1009. København 1914.)
- 1200. Skotland. Cairnbulg Baake. Fyr og Traagesignal.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 928. London 1914.)
Paa Cairnbulg Baake er tændt et hvidt, ubevogtet Blinkfyrr, der giver To-Blink hver 10 s. Flammens Højde: 10 m. Samtidig er oprettet en Traagesignal Station, der giver Et-Knald hver 30 s. 57° 41' 00" N. 1° 56' 15" W.
 (Kort Nr. 179 og 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1090. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1201. Frankrig. Banes de Somme. Tønde Fyrtet.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 265/1522. Paris 1914.)
Paa Grund af Farvandsforandringer er Anduvningstønden til *Somme SW.*-Pas, en sort Kugletønde med Cylinder mærket „A₁“, flyttet 500 m SE. efter, og den ligger nu paa 50° 12' 44" N. 1° 30' 25" E.
- 1202. Irland W.-Kyst. Chiddon Bugt. Grund.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 881. London 1914.)
En Grund med 3,6 m Vand er fundet 0,53 Sm 284° (misv. NW. 7/8 W.) fra *Fishing Point Baake*. 53° 29½' N. 10° 05¾' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1203. Færøerne. Sydersø. Kvalvig (Sandvig). Bugt og By forandret Navn.**
Bugten og Byen Kvalvig, N. for Kvalø-Fjord, har forandret Navn og kaldes nu „*Sandvig*“. Byen: 61° 38' N. 6° 55' W.
 (Kort Nr. 208 og 209. Færøske Loda, Side 38, 34 og 36.)
- 1204. Frankrig. Loire-Munding. Vrag borttaget.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 265/1520. Paris 1914.)
Flydedøkken, som var sunket c. 225 m SE. for Aguilon Fyrr, er borttaget, og Almørkningen inddraget. 47° 14' 26" N. 2° 15' 43" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/1097. København 1913.)
- 1205. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Grund fundet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1745. Washington 1914.)
En Grund med en mindste Dybde af 9,4 m er fundet 800 m 108° (misv. SE. t. E.) fra *Portland Head Fyrr*. Grunden er c. 150 m i Diameter med Dybder under 12 m, og den er ikke afmærket. *Portland Head Fyrr*: c. 43° 37' 23" N. 70° 12' 30" W.
- 1206. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nautucket Sund. Uddykning. Advarsel.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1746. Washington 1914.)
 Det tilrådes dybtgaaende Skibe indtil videre ikke at passere S. om *Three Fathom Spot* Tønde Nr. 3 A. *Stone Horse Shoal North End* Lystønde: 41° 32' 4 N. 69° 59' 9 W.

- 1207. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nautucket Sund. Hyannis. Lystønder udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 23/1829. Washington 1914.)
 Følgende Lystønder, der viser hvidt, fast Lys, anbragt paa en Stage, er midlertidigt udlagt i *Hyannis* Havn:
Hyannis Dumping Ground Lystønde A i 6,4 m Vand, 86½° (misv. E. 7/8 S.) fra *Colliers Ledge* Baake og 130° (misv. SE. 3/4 S.) fra *Great Rock* Baake.
Hyannis Dumping Ground Lystønde B i 4,5 m Vand, 80° (misv. E. 3/8 S.) fra *Point Gannon gamle Taarn* og 119½° (misv. SE. 1/8 E.) fra *Point Gannon Vandtaarn*.
Hyannis Bagfyrr: 41° 38' 11" N. 70° 17' 20" W.
- 1208. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Providence Floden. Tønde udlagt paa Grund af Uddykning.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 23/1831. Washington 1914.)
 Til Brug ved Uddykningsarbejder i *Providence* Floden er udlagt en hvid Spirtønde i 8,2 m Vand 290° (misv. NW. t. W.) fra Kanten af *Ramsick Neck* og 144½° (misv. SSE.) fra *Bullock Point Fyrr*, der ligger paa 41° 44' 16" N. 71° 21' 53" W.
- 1209. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Newark Bugt. Vrag afmærket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 23/1832. Washington 1914.)
 En vandret sribet Spirtønde er udlagt i 1,8 m Vand 7 m NW. for Vraget af et mindre Fartyk, der kun er synligt ved halvt Vande, 185° (misv. S. t. W. 3/8 W.) fra *Centerville Fyrr* og 286° (misv. NW. t. W. 3/4 W.) fra det S-lige Hjørne af *Centerville* Vært. *Centerville*: c. 40° 40' 2 N. 74° 08' 0 W.
- 1210. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Inlet NE. Vrag forsvundet og Afmærkning inddraget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 23/1833. Washington 1914.)
 Vraget af Barken *Orellana*, der laa 22½ Sm 67° (misv. E. t. N. 1/4 N.) fra *Barnegat Fyrr*, er forsvundet, og Lystønden, som var udlagt ved Vraget, er inddraget. c. 39° 54' 30" N. 73° 39' 20" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/931. København 1914.)
- 1211. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Somer Shoal Channel. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1749. Washington 1914.)
 Til Afmærkning af Løbet mellem *Somer Shoal* og *Overfalls Shoal* er følgende Tønder udlagt:
Somer Shoal Spidstønde 2 ved SE-Enden af Grunden i c. 6,4 m Vand.
Overfalls Outer End Stumpstønde 2 ved NE-Enden af Grunden i c. 7,3 m Vand.
Overfalls Inner End Stumpstønde 3 ved NW-Enden af Grunden i c. 7,3 m Vand.
Round Shoal Spidstønde 4 ved SW-Enden af Grunden i c. 6,4 m Vand.
Somer Shoal Stumpstønde 1 er inddraget.
Overfalls Fyrskib: c. 38° 48' N. 75° 01½' W.
- 1212. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Mahon Floden. Klokketønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1751. Washington 1914.)
Mahon River Klokketønde 1 er udlagt i *Delaware* Bugten 267½° (misv. W. 3/8 N.) fra *Elbow of Cross Ledge Fyrr* og 165° (misv. S. 3/8 E.) fra *Mahon River Fyrr*, der ligger paa 39° 11' 06" N. 75° 24' 04" W.
- 1213. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Tinicum Island Range. Tønde ombyttet med Lystønde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1752. Washington 1914.)
Tinicum Island Range Spidstønde 2 T er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s. Lys 5 s. Mørke 5 s. Under Isforhold erstattes Lystønden med Spidstønde 2 T. c. 39° 50' 50" N. 75° 20' 15" W.

Korte eller
Hoge Nr.
R 3683 England, east coast. — Approaches to Sheerness.
R 1834 England, east coast. — River Medway—Sheet 2.
R 2098 West Indies, Bahamas. — Egg island to Eleuthera island.
R 2962 Arctic ocean. — The North Cape to Einsamkeit island.
T Supplement to Nova Scotia (South-East Coast) and Bay of Fundy Pilot, 1911.
N Scotland, Orkney islands. — Deer sound. Copinsay pass.
N Scotland, east coast. — Elie to Arbroath, including St. Andrews bay.
N 149 England, east coast. — River Medway, sheet I.
R 1833 France, north coast. — Approaches to L'Aberwrach'h.
R 1432 Airica, south-west coast. — Saldanha bay.
R 1232 Revised Supplement to West Coast of Scotland Pilot, Part I, 1907.
T Yangtse Kiang Pilot. 1914.

Frankrig:

R 3505 D'Audierne à la pointe de Penmarc'h.
R 3760 Bate d'Ajaccio.
R 5093 Rade de Toulon.
† 3025 De Dunkerque à Hoek van Holland.
R 5420 De Quiberon à Penerf.
R 3799 Rade de Brest.

Holland:

T Verbetterblad Nr. 1 voor Ned. krt No. 205. Noordzee. Zeegaten van Vlieland, Terschelling en Ameland. 1 : 50 000.

Norge:

R Ny Hellesund—Lindesnes. (Bunden af Trysfjorden tilføjet).

Tyskland:

N Nautisches Jahrbuch für 1916.
N Westindien: Nordküste von Cuba und Haiti. 1 : 1 000 000.
R Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg. 1 : 25 000.
R Nordsee, Deutsche Küste: Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland. 1 : 100 000.
R Indischer Ozean, Arabisches Meer: Räs Fartak bis Masirah. 1 : 1 000 000.
R Ostindischer Archipel: Sunda-Strasse. 1 : 300 000.
R Nordsee, England, Ostküste: Great Yarmouth — u. Lowestoft — Reeden. 1 : 50 000.
R Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl. 1 : 25 000.
R Indischer Ozean, Afrika, Ostküste: Küste von Deutsch-Ostafrika. 1 : 750 000.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Juni 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	106 ³ / ₄ — 107	106 ³ / ₄	107
Danmark	90 ⁰ / ₄ — 90	90	90 ¹ / ₄
Norden	92 ¹ / ₄ — 91 ¹ / ₂	92	92 ¹ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	99 — ¹ / ₄	99	99 ¹ / ₄
Dannebrog	110 — 109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄	110
Skjold	79 — ⁰ / ₄	79 ³ / ₄	80
Urania	—	20	22
Neptun	99 ¹ / ₄ — ¹ / ₄	99	99 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896	104 — ¹ / ₄	104	104 ¹ / ₂
Højmdal	112 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	112	112 ¹ / ₄
Østasiatiske	—	130 ¹ / ₂	131
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	—	—
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	66 ³ / ₄ — 67	66 ³ / ₄	67
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	82 ¹ / ₄	82 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.	—	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — 2. Serie.	—	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% — — 1.	—	94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4% — — 2.	—	90	90 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	—	80	90 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	148 ¹ / ₂	148 ¹ / ₂	149
Privatbank	106	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂
Landmandsbank	—	134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂
Handelsbank	141 ¹ / ₂	141 ¹ / ₄	143
Kbhvns Laane- og Diskontobank	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₄	92 ³ / ₄
Burm. & Wain	85 ¹ / ₄	85	85 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	—	122	124
Sukkertabr.	215 ¹ / ₂ — 214 ¹ / ₄	214 ¹ / ₄	214 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	193 ¹ / ₂ — 196 ³ / ₄	198 ¹ / ₄	198 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 24. Juni 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	98.90
London	18.26	18.22
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Juni 1914.

Russiske Noter	214.30
4% Russiske Consols	87.40
3 ¹⁰ / ₁₆ % Boden Kredit	82.90
5% Mexikanske 1899	84.25
5% Rumænske Stats	99.80
4% — — 1890	95.50

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

„Forenede Dampsk.“ 20,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 112,000, „Carl“ 188,000, „Dannebrog“ 260,000, „Skjold“ 168,000, „Urania“ 4,000, „Dampskib. af 1896“ 88,000, „Heimdal“ 140,000, „Gorm“ 148,000, „Neptun“ 136,000, „Dansk-russisk“ 308,000, „Østasiatisk“ 36,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

870. India, West Coast, Cape Monze (Bas Maury)—Light established. Position. On the low land of the cape about a mile to the south-eastward of the north-west extreme. Lat. 24° 49' 40" N., long. 66° 39' 55" E., on chart No. 41. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (2), ev. 10 sec., 130 ft., vis. 18 m. Details: Character. A group flashing white light showing a group of two flashes every ten seconds, thus:

Flash, $\frac{3}{10}$ sec., eclipse, $\frac{7}{10}$ sec., flash, $\frac{3}{10}$ sec., eclipse, $\frac{6}{10}$ sec.

Elevation. 150 feet. Visibility. 18 miles, from 277° (N. 85° W. Mag.), through north, to 138° (S. 44° E. Mag.). Order. 1st. Structure. A concrete tower painted with black and white bands. Note. The note "(Lt. Ho. established 1914, not shown)" has been inserted below Cape Monze in the view on chart No. 41. Variation. 2° E. (Notice No. 870 of 1914, dated 10th June.)

Charts affected. No. 41, Cape Monze to Kediwari mouth, with view. No. 38, Maskat to Karachi. No. 826, Karachi to Yengruha. No. 748h, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, page 35. West Coast of India Pilot, 1909, page 342.

No. 895. Bay of Bengal. Balasore road—Alteration in position of anchorage buoy; buoys and beacons withdrawn. (1) Alteration in position of anchorage buoy: New position. In a depth of 24 feet, at a distance of about 1½ miles south-eastward from former position and 3¾ miles, 132° (S. 49° E. Mag.) from Chandipur flagstaff light. Lat. 21° 23' N., long. 87° 06¼' E. Description. Black conical buoy surmounted by staff and cage. Note. The new position falls outside the limits of the plan of Balasore road on chart No. 239. (2) Buoys and beacons withdrawn: Position. Chandipur flagstaff, lat. 21° 26' N., long. 87° 02½' E. Details. The 6 remaining buoys in the approach to Burlahalang river, the two beacons at the west entrance point of the river and the two transit marks situated about half a mile north-eastward of Chandipur flagstaff, have been withdrawn. Note. The title of the view on chart No. 239 has been altered to read "From anchorage off Balasore; river entrance N. 30° W. 4.9 miles." The words "and buoys" have been deleted from the note on this chart. Variation. 1° E. (Notice No. 895 of 1914, dated 18th June.)

Charts affected. No. 239, Balasore road and Burlahalang river. No. 814, The Sandheads, False point to Madia river. No. 829, Cocanada to Bassin river. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, pages 283, 284, 285; Supplement, 1913.

No. 893. Red Sea, Western Shore. (1) Mohamed Gul approach—Beach erected. Position. On Abington reef, lat. 20° 53½' N., long. 37° 27' E. Description. An iron trellis-work beacon, painted in brown and white horizontal bands, surmounted by a triangle point downwards painted brown, 27 feet high. (2) Port Sudan approach—Beacon erected. Position. On Shih Rumi, lat. 19° 55½' N., long. 37° 23½' E. Description. An iron trellis-work beacon, painted in black and white horizontal bands, surmounted by a disc painted in black and white chequers, 12 feet high. (Notice No. 893 of 1914, dated 13th June.)

Charts affected. No. 3722, Approaches to Mohamed Gul (1). No. 86, Red sea, sheet III. No. 2523, Red sea. Publication. Red sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, pages 163, 176.

Arbejdsforholdene i Frihavnen er oplaget til Behandling i den nævnte Forening.

Overfor Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen udtalt sig angaaende en af forskellige Dampskibsselskaber fremsat Besværing over Trafikeringsforholdene i Havnegade, idet Repræsentationen ganske har sluttet sig til de saavel af Københavns Havnekaptajn som af Københavns Havneraad til Sagen fremførte Udtalelser.

Repræsentationen har endvidere paa Forespørgsel meddelt samme Ministerium, at den maa ansø »Dansk Dampskibsrederiforening« og »Dansk Sejlskibsrederiforening« som nærmest interesserede i at vælge to Medlemmer til Bestyrelsen af Københavns Havnevaesen i Henhold til § 2 i Lov Nr. 109 af 29. April 1913.

En Skrivelse fra »Københavns Grundejerforening« angaaende Klager over Støj fra Dampskibe i Københavns Havn har Repræsentationen besvaret derhen, at den selvfølgelig kan slutte sig til enhver Bestræbelse for at undgaa al unødigt Støj; men at den af Hensyn til de gældende Forhold og til sin Stilling overfor

Skibsfarten ikke ser sig i Stand til at fremsætte nogen Udtalelse om Spørgsmaalet i sin Almindelighed.

Eksamenslovene og Sønæringsloven.

Angaaende det i Aarsberetningen for 1912 omtalte betydningsfulde Spørgsmaal om Revision af Eksamenslovene og Sønæringsloven har Repræsentationen afgivet Betænkning efter indgaaende Behandling af det i saa Henseende fremsendte Kommissionsudkast.

Da der indenfor Repræsentationen har gjort sig stærkt afvigende Anskuelser gældende for de forskellige, repræsenterede Interessers Vedkommende, har Repræsentationen i sin Betænkning gjort Rede for den angaaende Udkastets enkelte Punkter foretagne Afstemning.

Ministeren for Handel og Søfart har i indværende Rigsdagssamling i Landstinget fremsat Forslag til nye Love paa de omhandlede Omraader, og disse Forslag behandles for Tiden af et Landstingsudvalg, der har Lejlighed til at gøre sig bekendt med Repræsentationens Betænkning i Sagen.

En Forespørgsel fra Ministeriet for Handel og Søfart om, hvorvidt Fart paa Madeira, Azorerne og de canariske Øer i Relation

til Søneringsloven er at betragte som »Fart paa fremmed Verdensdel«, har Repræsentationen besvaret derhen, at den — uden iøvrigt at udtale sig om Spørgsmaalet i andre Forbindelser — ikke kan se andet, end at den paagældende *Fart* efter Lovens § 19 maa betragtes som »Fart paa fremmed Verdensdel«.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdag den 20. Juni Kl. 10 $\frac{1}{2}$ i Rudkjøbing. Der var modt c. 50. dels Delegerede fra Kredsföreningerne, dels andre Medlemmer af Foreningen. I Mødet deltog Kontorchef i Handelsministeriet *Emil Krogh*.

Formanden, Konsul *C. P. Lund*, Hellerup, bød Forsamlingen velkommen

Paa Formandens Forslag valgtes Navigationsskolebestyrer *F. Hansen*, Marstal, til Dirigent.

Dirigenten takkede for Valget og for den Tillid, man derved havde vist ham. Han udtalte Haabet om, at det skulde lykkes paa denne Generalforsamling ligesom paa de tidligere at holde Forhandlingerne indenfor saadanne Rammer, at alle Deltagerne kunde have Glæde og Udbytte af at være kommen sammen.

Dirigenten konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Regnskab og Aarsberetning fremlægges.

Sekretæren, Kaptajn *Minor Rasmussen*, oplæste den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 24 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 derefter følgende Afsnit af Aarsberetningen (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 24) sattes til Forhandling enkeltvis.

Ved Afsnittet *Internationale Signaler* til Angivelse af Undervandsbaades og Vragstilsstedeværelse bemærkede

Sekretæren: Spørgsmaalet om Godkendelse af andre Landes Lanternecertificater er jo en gammel Sag. En saadan Godkendelse er stadig blevet anbefalet som formaalstjenlig. Det er kun ganske faa Institutioners Lanternecertificater, som lages for gyldige her. Man kan købe de allerbedste og fineste Lanterner i Norge, men bruger man dem i dansk Skib, skal de alligevel have dansk Certifikat. Om dette Spørgsmaal kan komme ind under den Kommissions Arbejde, der er nedsat til Overvejelse af de internationale Søvejsregler, ved jeg ikke, det er der vel næppe Udsigt til.

Ved Afsnittet *Lodsforhold* bemærkede Kanalfoged *Hansen*, Odense: Jeg ser, at der i Aarsberetningen staar, at der har været forhandlet med Lodsmyndighederne om Lodsning under Bugsering, men at der endnu ikke foreligger noget endeligt Resultat. Jeg vilde gerne vide, om vi ikke kan vente en Løsning af Spørgsmaalet. Vi længes meget derefter.

Mægler *H. A. Hansen*, Thuro: Dette er jo en gammel Sag, hvis Løsning i mange Aar har staaet paa Foreningens Program. Jeg skal gerne følge Opfordringen til at give nogen Forklaring om Sagen, saa at Forsamlingen kan faa opfrisket dens Historie og faa Besked med, hvorledes den nu staar.

Som bekendt er Grundprincippet i vor Lodslov Lods-frihed overalt, hvor der ikke udtrykkelig er paalagt Lods-tvang, og saadan Lods-tvang er egentlig kun paalagt for

ganske enkelte Havnes Vedkommende her i Landet. Allerede saa langt tilbage som i 1904 blev der nedsat et Udvalg, som skulde afgive Forslag til Ændring af Lodsloven med Hensyn til Lodspligt under Bugsering. Forslaget fra denne Kommission, hvori ogsaa Sejlskibsarten var repræsenteret, gik ud paa følgende — jeg skal kun nævne det væsentligste af, hvad der endnu staar tilbage at blive enige om med Hensyn til Lodsning under Bugsering — at naar en Skibsfører havde benyttet Lods to Gange i samme Farvand, skulde han derefter have Ret til at lade sig bugseri uden at benytte Lods. Men under Behandlingen paa Rigsdagen blev dette Forslag omformet til det Monstrum — det kan man med Rette kalde det — som vi nu har i Lovbestemmelserne om Lodsning under Bugsering. De oprindelige Forslagsstillere kendte det ikke igen, da det blev færdigt paa Rigsdagen. Paa Rigsdagen blev det forandret saaledes, at »2 Gange benyttet Lods« blev ændret til »3 Gange benyttet Lods«, og der blev tilføjet, at en Skibsfører skulde mindst hvert andet Aar have besejlet det paagældende Farvand med eller uden Lods, saafremt han skulde bevare Prædiketet »farvandskendt« med Hensyn til dette Farvand. Denne Bestemmelse vakte straks Utilfredshed og mødte Modstand indenfor Sejlskibsrederi-Foreningen og indenfor dansk Skibsfart overhovedet, og denne Modstand og Kravene om at faa denne Bestemmelse ændret forte til, at der i 1909 blev nedsat et Udvalg angaaende Spørgsmaalet. Udvalget afgav allerede i Oktober 1909 et enstemmigt Forslag, der blandt andet gik ud paa, at en Skibsfører, som havde besejlet et Lodsfarvand 2 Gange med Lods om Bord, derefter for stedse skulde betragtes som farvandskendt. Som Repræsentant for Sejlskibene var jeg overordentlig glad ved, at vi — det var da værende Kontreadmiral *Hansen*, der repræsenterede Lodserne, og Kaptajn *Jespersen*, der repræsenterede Bugser- og Lægterfartøjerne, og saa jeg selv — var blevet enige om at gaa tilbage til det gamle Forslag med Hensyn til Bestemmelserne for Erhvervelse af Prædiketet »farvandskendt«. Forslaget blev anbefalet saavel fra Marineministeriet, hvorunder Lodsvesnet sorterer, Ministeriet for Handel og Søfart og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Saaledes var Stillingen allerede i Oktober 1909, men endnu er der ikke sket nogen som helst Ændring i vedkommende Lovbestemmelse. Den foreslaaede Ændring mødte Modstand hos Lodserne, som jo havde faaet en for Lodserierne heldig men for Skibsfarten uheldig Lov, og Staten har taget mere Hensyn til Lodsernes end til Skibsfartens Interesser. Dette er jo ikke noget nyt. Vi ved jo saa godt, at Byrder faar vi paalagt, men Lettelser er det vanskeligt at opnaa. Vi har senere vedblivende forhandlet specielt med Lodsdirektøren; nogen Forstaaelse er der kommet mellem os, og der er nu udsendt til Lodserierne et Cirkulære, i Folge hvilket der skal gores Regnskab for, hvorledes Forholdet vil blive, dels naar den nuværende Lovordning vedblivende staar ved Magt, dels naar den nævnte Ændring blev indført. Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at der har gjort sig uheldige Indflydelser gældende. Dette stammer for en Del fra Dampskibsrederernes Side. Dampskibsrederernes Repræsentanter blev man egentlig hurtigt enige med om, hvad der vilde være rettest og formaalstjenligt for Dampernes Vedkommende, men med Hensyn til Sejlskibene kom vi til at staa imod hinanden. Heller ikke med Lodsvesnet er vi enige.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Den i den britiske Koffardimarine truende Maskinmesterstrejke har i den forløbne Uge for en Del sat sit Præg paa Markedet, i hvert Fald i den nære Ført, og først og fremmest paa Kulfragterne, som næsten over hele

Linien er højere. Til Kronstadt er der saaledes fra Østkysten glat væk betalt 5/6 pr. prompt, og saavel til de andre Østersøhavne som til Biscaya Bugten, Middelhavet etc. blev Raterne tvunget op. Saaledes betalles fra Østkysten til Genua 8/3 à 8/6, mod 1/ lavere Ugen i Forvejen. Hvorledes denne truende Strejke ellers vil udvikle sig er vanskeligt at sige, da de Meddelelser, som indløber, ikke er til at blive klog paa. I øvrigt viser ogsaa det hjemgaaende Østersømarked en lidt bedre Tendens, og fra U. S. og La Plata venter Rederne si gen Del pr. August og senere. Østen er derimod decideret floy og Sortehavet kun en Ubetydelighed bedre end forrige Uge. Rederne er gennemgaaende tilbageholdne, og den nuværende Situation paa Fragtmarkedet er vanskelig at bedømme. Meget vil afhænge af Hosten i de forskellige, store kornproducerende Lande. — Der sluttedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Erts Port Pirie 17/6 Antwerpen, Juli. Ris Saigon 20/ Bordeaux eller Nantes, primo Juli. Kurrachee 13/9 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 14/3 Havre, Dunkerque, Hamburg eller Bremen, 5.—25. Juli. Bombay 15/6 Dødvægtsbasis én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 16/ to Havne, 16/6 Dunkerque, Annullering 10. Juli. Sukker fra Java 19/ U. K. eller Kontinentet, 21/6 U. S. pr. Juli.

Sortehavet etc. Korn (større Baade) Novorossisk, Odessa etc. 6/9 Rotterdam, 7/ Emden, Weser, Antwerpen, 7/3 Hamburg, prompt. Azow 7/6 Basis Rotterdam pr. Juli, 10/ pr. September. Til Moss og Kristiania betalles 9/ pr. prompt, (5.500). Mindre Baade Azow 8/9 N. C. eller »any«, 9/3 Hamburg, prompt. Erts 8/6 Poti/Rotterdam, 8/9 Antwerpen eller Middlesbro, prompt.

Middelhavet etc. Esparlo Almeria eller Aguilas/Forth 13/ én, 13/6 to Lossehavne, Juli, 11/6 Oran/Garston. Erts 4/6 Hornillo Bay/Cardiff (4.200), 6/3 Dunkerque (4.000), 7/ La Falaises/Barrow (3.000). Fra Bilbao 4/1½ Rotterdam, 4/ Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/6 Glasgow.

Nordamerika. Planker 38/9 à 40/ Miramichi/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst eller Plymouth, 40/ à 42/6 fra Bay of Fundy, Juli. Korn Montreal 1/10½ Avonmouth eller Rotterdam, 2/ Hull eller Antwerpen, prompt, 1½ d. mere Juli. Tømmer fra Gollen 72/6 Rotterdam eller London, Begyndelsen Juli. Paa »net Form« fra Gollen 9/6 til U. K. eller Kontinentet, August. Korn fra Gollen 2/3 Avonmouth, Rotterdam eller Antwerpen, 2/4½ Hull, 1½ d. à 3 d. mere pr. August.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 12/6 à 13/ O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. Juli, 13/6 pr. 1. August, 14/6 pr. 20. August—20. Septbr., fra Buenos Aires 12/ O. C., Ladedage fra 5. August, alt 6 d. mindre direkte Havn. Rosario 10/3 Rotterdam, prompt.

Østersøen. Fra St. Petersburg 1/1½ Hvedebasis Rotterdam, 1/3 London, 1/4½ Bremen eller Emden, 1/7½ à 1/9 Rouen, Juli. Pulpwood Mk. 20½ Rotterdam, Fres. 33 Terneuzen, 38—40 Chantenay. Kortprops 25/ Østkyst Kùlhavn, 27/ Fort. Riga temmelig uforandret. Fra Libau 10 d. Havrebasis Rotterdam, 1/ Antwerpen, 1/4 Rouen, Windau 32/ D. B. Sharpness, 24/ Hull, 22/ Grangemouth, Fres. 32—33 Ghent eller Ostende. Fra Sydfinland kan faas 27/ à 27/6 for Kortprops til Østkyst Kùlhavn, Fres. 35 Ghent, 37 Calais eller Dunkerque, 29/ à 29/6 Bristol Kanalen (1.000—1.200 Fv.).

Kulfragterne. Tynen eller Blyth 5/6 Kronstadt eller St. Petersburg, 4/10½ Lübeck (2.500), 6/ Bordeaux (3.200), 7/7½ à 7/9 Marseille (1.400—2.600), 6/9 Algier (3.200), 8/3 à 8/6 Genua eller Savona, 8/1½ Alexandria (4.500), 7/6 Port Said (5.500). Humberen 5/6 Kronstadt, Reval eller Riga 5/ à 5/3 Danmark (1.000—1.400), 6/ Bordeaux (2.150), 7/3 Port Said (4.500), 12/6 Colombo (5.000). Firth of Forth 5/6 Kronstadt, 4/6 Aarhus (2.400), 5/ à 5/3 Kiel, Cardiff eller Newport 6/ Kronstadt, 5/9 Libau, 6/1½ Lissabon, Fres. 7 Bordeaux (3.000), 6/7½ Gibraltar (3.500), Fres. 8½ Marseille (5.000), 7/6 Genua, 8/ Venedig (6.000), 7/6 Port Said (5.000—7.000), 10/7½

Colombo (6.000), 7/ Madeira, 12/ Rio Janeiro, 13/ River Plate.

(Skrevet den 23. Juni 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet stadig uforandret i Øjeblikkets Noteringer for hele denne Part. Bottenhavene og Finskebugten har prompte Laster til Behovet, men meget lidt derudover, hvorimod der er flere Laster for senere Afskibning. Rusland og Tyskland ligger mat, dog er der enkelte Kornlaster; Østnorge har nogle Is-, Feldspath- og Trælaster, men uden Interesse for ballastgaaende Skibe.

Returfragterne holder sig ligeledes uforandrede saavel for Kul, Oljekager og Claylaster £ 7 à 8 pr. Keel Kul til danske og tyske Østersøhavne, Clayfragter til Danmark og Østersøen 8/6 à 9/6 pr. Tons.

Angaaende de mindre Skibe har enkelte af de nordtyske Pladser været lidt livligere; saaledes har baade Stølpemünde, Rügenwalde samt Colberg sluttet flere Skibe til 4 M. for Rug, 5 M. for Havre, og pr. Juli er der ogsaa gjort nogle Forretninger fra disse Havne; iøvrigt er det uforandret fra de andre nordtyske Pladser og gennemgaaende ret stille; ogsaa Norge og Sverig melder alt uforandret og uden Tegn til snarlig Bedring. Danmark sluttede enkelte Hvedelaster, bl. a. til Kjøbenhavn. Havnearbejderstrejken i Aarhus blev allerede sluttet i forrige Uge og var saaledes heldigvis kun af kort Varighed; Kjøbenhavn er ikke overdrevent livlig, men sluttede dog nogle Hvedelaster samt et Par Skibe til Jylland for Soyakager pr. Juli, alt til Minimaltrater.

Havarier og Forlis.

Bazar, Lægter af Hamburg, kom paa Rejsen fra Hjemstedet via Odense Fjord til Kjøbenhavn med et Parti Gods, paa Grund ved Refsnæs; blev senere bragt flot og hugseret til Kjøbenhavn.

Uffo, Galease af Ommel, kom den 17. ds. paa Rejse fra Stølpemünde til Halmstad med en Ladning Havre, paa Grund udfør Snogebæk i stærk Taage. Skibet har Vand i Lasten. Er senere bragt flot og ind til Nexø.

Venus, Motorskonnert af Marstal, der den 16. ds. kom paa Grund ved Tuborg, er ved egen Hjælp kommen flot og har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 20. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampet sat i Vandet.

Skibet — der ved Aføbningen fik Navnet »Anna« — er bygget for Regning Dampskibsselskabet Vesterhavet, Eshjerg.

Den 17. ds. er der blevet sat et stort, nyt Dobbeltkrue-Dieselmotor-Skib til A/S. Det ostasiatiske Kompagni i Vandet fra A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri paa Refshaleen.

Dimensionerne er: Længde 410', Bredde 55' og Dybde 38'6" til Shelterdæk.

De to Hoveddieselmotorer paa tilsammen 3.000 ind. HK. vil give det fuldtlastede Skib en Fart af c. 12 Knob.

Skibet er bestemt til Fragtfart. Der vil dog blive indrettet 6 Passagerkamre for ialt 12 1ste Klasses Passagerer. Til Kamrene hører Badrum med Koldt- og Varmtvandsledninger. Elektrisk Lys findes overalt. Skibet faar 12 elektriske Spil.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til et Sesterskib til samme Rederi.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S

AKVAVITTER.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Tunis 22./6. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 23./6. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 22./6. — Anglo Dane, Tonnesen, pass. Brunshüttel 21./6. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Duikerque 21./6. — Antwerpen, Madsen, pass. Dardanelerne 17./6. — Arkansas, Egeuse, afg. Kristiania 8./6. — Aurora, Gommesen, pass. Gibraltar 19./6. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Antwerpen 21./6. — Beira, Mortensen, afg. Antwerpen 19./6. — Bergenbus, Meyer, ank. Trondhjem 22./6. — California, Petersen, ank. Kristiania 21./6. — Charkow, Seberg, ank. Antwerpen 16./6. — Christian IX, Gotthardt, ank. her 23./6. — Christianssand, Andresen, ank. her 21./6. — Dagmar, Müller, ank. her 13./6. — Dania, Jørgensen, ank. her 14./6. — Douro, Sørensen, pass. Holtenau 21./6. — Ebro, Lunge, afg. Hull 23./6. — Fecaria, Munch, afg. herfra 22./6. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 23./6. — Florida, Andersen, ank. her 13./6. — Frederik VIII, Thomsen, ank. New York 22./6. — Garonne, Kromann, ank. Rochelle 23./6. — Hellig Olav, Holst, ank. her 23./6. — Hengest, Hansen, ank. her 22./6. — Hjolm, Andersen, ank. her 19./6. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Lissabon 22./6. — Jolantha, Kyllingshech, ank. Pillau 18./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 18./6. — Kentucky, Andersen, ank. Havre 18./6. — Kiev, Tonnesen, ank. Cartagena 20./6. — Loire, Crainou, ank. her 23./6. — Louise, Svan, afg. Pillau 20./6. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. Boston 14./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Riga 22./6. — Maryland, Ørsted, ank. Buenos Aires 29./5. — Minsk, Harder, ank. Riga 16./6. — Morso, Nolleuenn, ank. Oporto 17./6. — Nicolai II, Petersen, ank. Petersborg 19./6. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Petersborg 15./6. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Petersborg 21./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 19./6. — Oscar II, Hempel, ank. New York 16./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 10./6. — Perm, Traup, pass. Brunshüttel 23./6. — Pregol, Iversen, pass. Brunshüttel 20./6. — Romny, Bagvad, afg. Marseille 22./6. — Saga, Hansen, afg. herfra 20./6. — Saxo, Rasmussen, ank. London 21./6. — Seino, Le Dizes, ank. Petersborg 19./6. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 19./6. — Thyra, Myhldorf, ank. her 20./6. — Tiber, Pape, afg. herfra 20./6. — Tomsk, Wiberg, afg. herfra 22./6. — Tulu, Therkildsen, ank. Antwerpen 17./6. — Tyr, Thining, afg. herfra 23./6. — United States, Gøtsche, ank. her 16./6. — Vendsyssel, Henriksen, pass. Holtenau 23./6. — Virginia, Fischer, ank. Baltimore 19./6.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Brunshüttelkoog 20./6. — Amalionsborg pass. Kjøbenhavn 21./6. — Brattingborg afg. Havana 16./6. — Borglum pass. Skagen 21./6. — Dansborg ank. Yxila 13./6. — Elsborg pass. Skagen 22./6. — Esrom ank. Venedig 21./6. — Flynderborg ank. Petersborg 19./6. — Frederiksborg afg. Rufisque 20./6. — Guldborg ank. Hagensund 19./6. — Gurre ank. Barcelona 18./6. — Hammershus ank. Mostyn Deep 8./6. — Harrildsborg pass. Hanstholm 21./6. — Hundborg ank. Windau 21./6. — Jelling ank. Hull 21./6. — Jømsborg pass. Lüdingen 19./6. — Jangshoved afg. Cardiff 13./6. — Jægersborg afg. Newport 17./6. — Kallundborg afg. Swansea 19./6. — Kalo pass. Sagres 20./6. — Klampenborg pass. Hirtshals 21./6. — Kronborg pass. Galata 20./6. — Lejre afg. Bilbao 20./6. — Marselisborg afg. Huelva 17./6. — Næsby pass. Kjøbenhavn 20./6. — Randolsborg ank. Kristinestad 14./6. — Silkeborg ank. Bogie 20./6. — Skanderborg pass. Lüdingen 20./6. — Skodsborg ank. Wasklot 21./6. — Spigerborg afg. Huelva 20./6. — Stegelborg ank. Sunderland 19./6. — Stjerneborg afg. Garston 19./6. — Søborg ank. Archangel 10./6. — Taarnborg ank. Zaandam 19./6. — Ulfborg afg. Aalborg 8./6. — Uranienborg afg. Sarpsborg 21./6. — Vordingborg pass. Hirtshals 19./6. — Ørkild pass. Dunge-ness 21./6.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, pass. Helsingør 22./6. for Barcelona. — Olga, Christensen, afg. Kjøbenhavn 23./6. til Aalborg. — Valborg, Jepsen, afg. Antwerpen 22./6. til Stolpehønde. — Nora, Lauritsen, ank. Brahestad 23./6. — Fylla, Brinch, pass. Portland 23./6. for Randers. — Cito, Thoft, ank. Alicante 22./6. — Rigmor, Uldall, pass. l'Onessant 22./6. for Casablanca. — Nordsoen, Nielsen, ank. Råfsø 22./6. — Soella, Schiff, pass. Helsingør 22./6. — Karla, Nielsen, pass. Helsingør 22./6. for Palma. — Johanne, Mikkelsen, ank. Sundsvall 18./6. — Lanna, Thøgersen, afg. Marseille 19./6. til Landskrona. — Ulla, Hansen, pass. Hanstholm 22./6. for Wiborg. — Hebe, Gregersen, ank. Petersborg 21./6. — Marie, Nielsen, ank. Stege 21./6. — Thyra, Lund, pass. l'Onessant 21./6. for Sevilla. — Bodil, Jensen, ank. Wasa 21./6. — Luger, Skou, ank. Torrevieja 21./6. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 20./6. for Åbo. — Gerda, Iversen, afg. Gøse 20./6. til Casablanca. — Ellen, Hansen, ank. Hamnholm 20./6. — Nerma, Degn, afg. Råfsø 19./6. til Guernsey.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shuckoff, Folkenberg, ank. Burutisland 19./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Hartlepool 23./6. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 20./6. til Kronstadt. — Russ, Petersen, afg. tou 17./6. til Miramichi. — Vladimir Sawin, Carsten-afg. Port Talbot 23./6. til Kronstadt. — Excellence

Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 18./6. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. New Richmond 22./6. — General-konsul Pallisen, Christensen, afg. Belfast 16./6. til Campbellton. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Fenit 12./6. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Belfast 18./6. til Miramichi. — Newa, Bahl, ank. Limerick 11./6.

Det østasiatiske Kompagni. Fionia, afg. Port-Said 19./6. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 19./6. — Arabien ank. Stettin 21./6. hjemg. — Cathay afg. Sabang 11./6. hjemg. — Kina afg. Sabang 21./6. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 21./6. hjemg. — Samui afg. St. Thomas 8./6. hjemg. — Jutlandia afg. Colombo 22./6. udg. — Tranquebar ank. Bangkok 14./6. udg. — Annam ank. Shunghai 19./6. udg. — Indien pass. Perim 15./6. udg. — Siam ank. Kristiania 20./6. udg. — Rhodesia afg. Hudiksvall 17./6. udg. — Transvaal ank. St. Pedro 20./6. udg. — Bintang afg. Portland 13./6. udg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Petersborg 22./6. — Sara, Jensen, ank. Rotterdam 21./6. — Helene, Sørensen, afg. Archangel 21./6. — Ragnhild, Schultz, afg. Frederikshavn 8./6. — Valborg, Hansen, ank. Rotterdam 21./6. — Sjælland, Svarrer, pass. Kielerkanalen 22./6. — Estrid, Hansen, afg. Hull 23./6. — Agnete, Dam, ank. Aarhus 21./6. — Gunhild, Hansen, ank. Boness 19./6. — Hermia, Farup, afg. Hamburg 17./6. — Elise, Jørgensen, ank. Methil 22./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Methil 20./6. — Martha, Christensen, afg. Tynen 20./6. — Elna, Rathje, afg. Borgå 20./6. — Therese, Pedersen, ank. La Rochelle 20./6. — Harriet Larsen, ank. Methil 22./6. — Dagny, Therkildsen, afg. Trångsund 16./6. — Simone, Møller, ank. Norrköping 18./6. — Jeanne, Olsen, ank. Stockholm 21./6. — Vora, Riso, ank. Boulogne 15./6. — Daisy, Jørgensen, afg. Normaling 22./6. — Annine, Leth, ank. Archangel 16./6. — Kamma, Løffler, afg. La Rochelle 22./6. — Betty, Lagesen, ank. Methil 12./6.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston 19./6. — Svend, Schmidt, afg. Ghent 22./6. — Urania, Clausen, ank. Mentona 21./6.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kjøbenhavn 20./6. — Holland, Poulsen, ank. Libau 20./6. — England, Bennetsen, afg. Seaham Harbour 22./6.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Brügge 20./6. — Europa, R. Friis, afg. Newport Mon 19./6. — Frankrig, N. Nielsen, ank. Termentina (Canada) 3./6. — Tyskland, Danstrup, ank. Barbados 9./6.

Brix Hansen & Co. John Holm, ank. Grimby 22./6. fra Rotterdam. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kalundborg 21./6. fra Methil. — Nordpol, Nielsen, ank. Genua 21./6. fra Methil. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Uleåborg 23./6. til Amsterdam.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Alicante 22./6. — Alf, N. Clausen, afg. Calais 24./6.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Galveston 23./6.

Orion. Flindt, Hansen, pass. Tromsø 19./6. for Rotterdam. — Fyen, Nielsen, ank. Ghent 23./6.

Vulcan. Vnlean, Schmidt, afg. Sarpsborg 18./6. til Howdon Dock. London, Larsen, ank. Hull 16./6. — Paris, Andersen, afg. Kristinestad 15./6. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Helsingør 19./6. til Nyhamn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanaco 3./6. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Kemi 19./6. til Tofte. — Roma, v. Thun, pass. Kjøbenhavn 16./6. for Kronstadt.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Dunkerque 21./6. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 19./6. — Arnold Mærsk ank. Pillau 17./6. — Chassie Mærsk afg. Cardiff 16./6. — Eleonora Mærsk afg. Petersborg 19./6. — Fulda Mærsk afg. Dunkerque 20./6. — Laura Mærsk pass. Kjøbenhavn 21./6. — Lexa Mærsk pass. Kjøbenhavn 21./6. — Peter Mærsk ank. Windau 17./6. — Sally Mærsk pass. Peniche 16./6.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Methil 19./6. — Gul-faxe, Faber, ank. Riga 19./6. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Trångsund 16./6. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 19./6.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Nantes 19./6. — Nelly, Clausen, afg. Råfsø 22./6. til Manchester. — Lilly, Bang, ank. Kjøbenhavn 28./5. — Alexy, Sørensen, pass. Eastbourne 21./6. for Petersborg. — Dagny, Clausen, afg. Torneå 22./6. til Rochefort. — Mary, Dulu, ank. Fowey 20./6.

Dampskibsselskabet Rodby Havn A.S. Freja, afg. Harburg Elbe 22./6.

Thurs. H. A. Hansen, Rasmussen, ank. Kotka 21./6. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Wiborg 17./6.

Sejlskibe.

Svendborg. Concordia, Møller, ank. Poole 16./6. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Porsgrund 17./6. — Mine, Jørgensen, ank. Brahestad 16./6. — Activ, Mouritzen, ank. Brahestad 16./6. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Bridgeport 16./6. — Cimbria,

Larsen, ank. Teribacki 17./6. — Elisabeth Eff. Hansen, ank. Aalborg 20./6. — Fulvia, Petersen, ank. Fecamp 20./6. — Dagny, Rasmussen, pass. Dragor 19./6. — L. M. Nielsen, Mortensen, pass. Holtenau 19./6. — Urd, Skov, ank. Karlshamn 22./6. — Adolf, Jensen, ank. Travemünde 22./6. — Valkyrien: Hansen, ank. Hohro 22./6. — Røssing, Larsen, ank. Stockholm 20./6. — Yrsa, Sørensen, ank. Fowey 22./6. — Neptunus, Nielsen, ank. Dunkerque 22./6. — Standard, Rasmussen, ank. Fowey 23./6. — Activ, Moeritzen, ank. Haparanda 21./6. — Vera, Jensen, ank. Sables d'Olonne 22./6.

Æro. Venus, Jensen, afg. Kjøbenhavn 16. 6. til Island. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Yarmouth 15./6. — Niels pass. Dover 14./6. vestg. — Kodan, Hansen, afg. Casablanca 16./6. til Bordeaux. — Tyrooyri, Watson, ank. Thorshavn 16./6. — Svalen, ank. Cadix 18. 6. — Herkules, Bager, ank. Pillau 19./6. — Abba, Petersen, ank. Dysart 19./6. — Westa, Andersen, ank. Husavik 19./6. — Yrsa, Hansen, er afg. Ørebak til Cadix. Emma, Mortensen, ank. Kjøbenhavns Red 18./6. — Caroline Kock, Rasmussen, er 7. 6. prajet paa 39° N. Br., 74° V. Lgd. — Esther, Wilhelm, pass. Dungeness 17./6. — Norden, Rasmussen, pass. Dungeness 17./6. østg. — Argus, Jensen, ank. Brevik 20./6. — Kirstine, Jensen, ank. Flateiri 20. 6. — Albertine, Madsen, ank. Swinemünde 20./6. — Mariana, Petersen, ank. Kjøbenhavn 20./6. — Apollo, Albertsen, ank. Fakse Ladeplads 20. 6. — Vega, Petersen, ank. Swinemünde 20./6. — I. A. Kroman, Christensen, er afg. Geestmünde til Herosand. — Gloria, Kroman, ank. Tranebjerg 21./6. — Fredensborg, Kiesby, ank. Pensacola 20. 6. — Arken, Andersen, ank. Swinemünde 20. 6. — Alf, Hansen, ank. Halmstad 20./6. — Bien, Petersen, er ank. Aarhus. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 21./6. — Marstal, Hansen, ank. Lysekil 21./6. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Ofjord 21./6. — Alia, Albertsen, ank. Bergen 22./6. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 22./6. — Adjutor, Kock, ank. Aalborg 22. 6. — Hekla, Fabricius, ank. Herringsvick 22./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. Juni 1914. — Aabent Brev angaaende Landstingsvalget. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat). — Dansk Sejlskibsfederi-Forening's Aarsgeneralforsamling. — Frugtmarkedet. — Havarier og Fortis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Sofarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Borskurs.



„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Indreg. Varemærke.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

LANDMANDSBANKEN

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

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

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. „Danakelloyd“

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 A/S

i Kjøbenhavn.

Stifter 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,250. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Holberggade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab 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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.

Kontorist eller Clerck.

En ung Mand, 21 Aar, søger Plads som saadan, helst ved Møglertaget, hvorved 3½ Aars praktisk Kendskab. — Handelskoleeksamen.

G. A. E. JENSEN,
adr., Skibsmægler P. Rudbeck-Larsen, Mariager.

Tlf. A. NYHOLM Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags

Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Røel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen,
Alt Kød og Delikatessevarer til.
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Frighits“

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobbersmed,
Tlf. 1900 **Odense.** Tlf. 1060

Alt Skibsarbejde udføres.
Leuerandor til D. F. D. S. med flere.

Tlf. F. NIELSONS SØN Tlf. 2014
2014 F. Nielsen, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mønsted's
OMA
Plante Margarine

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telef. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telef. 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telef. 7262.

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telef. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eft.) Telef. 206.

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). Siurens 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telef. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Hill-Madsen*

Smede & Maskinværksted. Skibsreparationer. Frihavn. Købh. Telef. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibsbanken. 1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 70.
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla inattageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnö, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshere, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7008.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentlins Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr. DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“ Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland).

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retasager (op. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Stated autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

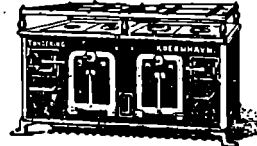
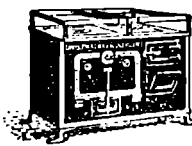
Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristens...

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 TELEF 1630

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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. }
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„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.

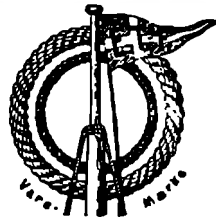
ENGINE and BOILER WORKS

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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
Vesteraagade 18 (ved Pontonbruoen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skilbearbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østerø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedu fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skihafart, 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“ sælres 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 % 56 %
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 „Skihafart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

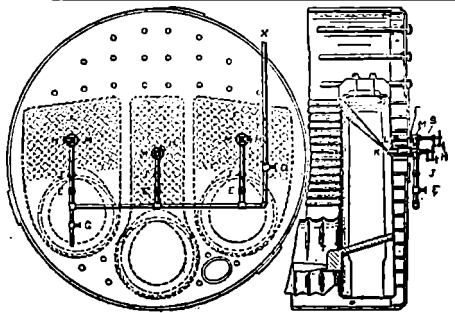
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Juli 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER:
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 1403 — 1405
Telegram-Adresse: „AMIANTE“. 3053 — 3073



¶ 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, Moz.	Compositioner	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
	Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	Indregistreret  Varemærke		
	• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •	

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Sterste 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, 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“.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL **HAM**
MOTOR-DYNAMOER
etc.

Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULD MEDAILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK --- KJØBENHAVN, VALBY

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, 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.

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.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6760.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6760.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøtergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telef. 120.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til O. F. O. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kaptajn A. V. Knudsen,
født 16. Marts 1851, død 26. Juni 1914.



Kaptajn A. V. Knudsen, Formand i Københavns Skipperforening og Medlem af dette Blads Bestyrelse, er den 26. f. M. afgaaet ved Døden. Hr. Kontorchef Emil Krogh, der i en Aarrække har staaet Kaptajnen nær, har i Anledning af Dødsfaldet, paa *Dansk Søfartstidende's* Anmodning, overladt os nedenstaaende Linier:

Med dyb Beklagelse modtog A. V. Knudsens mange Venner forleden Efterretningen om hans Død. Netop nu kom det saa uventet. Vel havde han længe været lidende, vist endog i højere Grad end de fleste af dem, der omgikkes ham, var klar over; og for dem, som kendte ham nøjere, havde dertil i Løbet af det sidste Aarstid yderligere føjet sig det triste Symptom, at der var kommet noget selvgivende over ham — Interesserne bevarede usvækket, eller de forstærkedes maaske netop, men det Indtryk fæstnede sig langsomt og sikkert hos ham, at han selv kun havde kort Tid tilbage. Alligevel kom Dødsfaldet uventet, thi selv om han ogsaa ved Kurstedet, hvor han havde søgt Hjælp for den Hjærtelidelse, der truede ham, i lang Tid havde været svag, saa havde Tilstanden dog efterhaanden bedret sig væsentlig, og netop for faa Dage siden modtog flere af hans nærmeste Venner fra hans Haand nogle Linier, der tydeligt bar Vidne ikke blot om Fremgang, men tillige om en tilbagevendende Tro paa, at Helbredet vilde slaa til en god Stund endnu.

A. V. Knudsen medbragte til sin Livsgerning en fortrinlig Skoleuddannelse fra Ungdomsaarene og sunde naturlige Evner. Hans væsentligste Indsats i den praktiske Navigatørgerning faldt paa Dampskibsfarten; som Styr-

mand gjorde han Tjeneste i Dampskibsselskabet »Danmark«, fra dette gik han som Fører over i Selskabet »Norden«, og efter at Rederen for dette Selskab, M. C. Holm, var afgaaet ved Døden, modtog han i 1895 fra Lederen af det den Gang nystiftede »Heimdals« Selskab, Skibsreder, Kaptajn Martin Carl, Tilbud om at fore dette Selskabs første Damp »Anine«. Han modtog Tilbudet og førte derefter flere forskellige af »Heimdals« Skibe, indtil Sygdom i 1900 tvang ham til at forlade Soen, hvorefter han blev Kaptajn Harboe's Afloser som Formand i Københavns Skipperforening. Personlig har den, der skriver disse Linier, ikke kendt Kaptajn Knudsen i den Tid, han fo'r til Søs, men det er ingen Hemmelighed, at han i »Norden« Selskabet var M. C. Holms højre Haand, og at han indtog en ganske dertil svarende Stilling som Fører i »Heimdals« Selskabet. Omhyggelig og pligttopfyldende indtil den yderste Grænse i alt, hvad der angik Skibets Ledelse og Sikkerhed, aarvaagen til enhver Tid med Hensyn til de kommercielle Interesser, der var ham betroet, og dertil i Besiddelse af en udpræget Retfærdighedssans, var han efter de Folks Mening, der kan domme efter Forstehaands Kendskab, netop Typen paa den Fører, der med Sikkerhed og Myndighed roger sin Opgave under alle Forhold. Hermed falder det ogsaa godt i Traad, at han allerede Aaret efter at have opgivet Soen indvalgte i »Heimdals« Selskabets Bestyrelse, hvilket Sæde han bibeholdt lige til sin Død.

Som Formand i den gamle, hojtansete og i økonomisk Henseende grundmurede Skipperforening i København ventede der mange Opgaver paa A. V. Knudsen, og han paatog sig dem med dyb Interesse. Foreningens indre An-

liggender kom i høj Grad til at nyde godt af hans Evner som Administrator; han havde stedse Bestyrelsens fulde Tillid og gode Medhjælp, og hvad han i denne Henseende fik udrettet, vil bl. a. Skipperstiftelsens Beboere sikkert kunne tale med om. Hans Virksomhed og Erfaring paa dette Omraade blev der ogsaa paa et beslægtet Felt Anvendelse for, idet han indtraadte som Medlem i Bombossens Direktion.

Storre Betydning udadtil, for Skibsfarten i Almindelighed, fik Kaptajn Knudsen imidlertid gennem sin Deltagelse i Skibsfartens offentlige Anliggender. Uagtet han ingeniende besad Egenskaber, der ganske umiddelbart var egnede til at gøre Indtryk, uagtet han kunde være tung i sin Overvejelse og dertil kun var lidet indladende overfor alle, som han ikke personligt kendte nøjere, naaede han i Aarenes Lob frem til en i Virkeligheden meget betydelig Indflydelse ikke blot blandt sine egne Standsfæller, men ogsaa i videre Kredse, baade i og udenfor selve Skibsfarten. Hertil bidrog i høj Grad hans helstøbte Personlighed — ingen kunde vel i Længden undgaa at lægge Mærke til hans fuldkomment uegennyttige og altid med sikker Konsekvens gennemførte Kamp for det, han efter nøje Provelse ansaa for at være det rette. Mere end noget andet betød det sikkert ogsaa, at han nøje var klar over sin egen Begrænsning og omhyggeligt vaagede over, at han altid var paa den rette Side af denne. De offentlige Anliggender, paa hvilke A. V. Knudsen anvendte denne sin Indflydelse, stadig bistaaet og støttet af Skipperforeningens Bestyrelse, var mange og forskelligartede; her skal blot peges paa nogle enkelte.

Gennem den Stilling, der ved Sø- og Handelsretsloven er hjemlet Skipperforeningens Bestyrelse med Hensyn til Valget af Medlemmer til denne Domstol, maatte alt, hvad der stod i Forbindelse med Retten i dennes Egenskab af sokyndig Domstol, selvsagt kræve Formandens dybeste Interesse; selv var han Medlem af Retten lige til sin Død. Dels i sin Egenskab af Bestyrelsesmedlem i Foreningen til Søfartens Fremme og navnlig som mangeaarigt Medlem af Forretningsudvalget i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, kom Kaptajn Knudsen til at deltage — bortset fra en tallos Række af »løbende« Sager — i Behandlingen af adskillige større Spørgsmaal. Han var saaledes Medlem af Navigations- og Maskinistkommissionen af 1904, hvis Arbejde kom til at danne Grundlaget for Maskinistloven af 1911, fremdeles af de forskellige Udvalg, hvis Arbejde er nedlagt i de gældende Bestemmelser om Mandskabets Opholdsrum og Forplejning, af Lasteliniekommissionen, af Navigations- og Søneringsudvalget af 1911, af det Udvalg, der forberedte den i 1912 udstedte gennemgribende Bearbejdelse af de administrative Bestemmelser om Tilsyn med Dampskibe, og flere andre. Det sidste Arbejde af denne Art, han deltog i, var Forberedelsen af Danmarks Deltagelse i Londoner-Konferencen i November f. A., der som bekendt førte til Konventionen af 20. Januar d. A. om Foranstaltninger til Beskyttelse af Menneskeliv paa Soen.

Blandt alle disse, gennemgaaende store og betydningsfulde Spørgsmaal omfattede Kaptajn Knudsen et enkelt, Navigationssagen med alt, hvad dermed stod i Forbindelse, med sin allervarmeste Interesse; det er ingen Overdrivelse, at han for denne Sag og dens rationelle Løsning

i Virkeligheden kunde bringe saa at sige et hvilket som helst Offer. Hans Betragtning af denne Sag var nøgtern og ganske ligetil. Han ønskede at konsolidere Skibsforenings Stilling, som Storskibsfartens Udvikling beklageligvis har bidraget til at svække; ikke blot vilde han det for Skibsførerstandens Skyld, men ogsaa i Rederiernes Interesse. For ham stod Skibsfører- og Rederstanden som de to Parter, der burde staa hinanden meget nær i fuld og gensidig Tillid, og af hvilke den sidste helst fra Tid til anden burde rekrutteres fra den førstes Rækker. Et nødvendigt Middel til at bevare og befæste Skibsforenings Stilling i Forholdet til det Offentlige, til Rederiet, om Bord i Skibet, kort sagt overalt, var for Kaptajn Knudsen en omhyggelig og efter Tidens Krav nøje afpasset Navigatoruddannelse, og derfor interesserede dette Spørgsmaal ham frem for alt andet. Andre har vel for ham baade været opmærksom paa denne Sags almindelige Betydning for Skibsfarten og har søgt at fremme den efter Evne, men A. V. Knudsen har utvivlsomt ved sit Eksempel og sin sejge Vedholden ved det, han erfaringsmæssigt vidste var det rette, bidraget meget til at skabe fuld Forstaaelse i Navigatorernes egen Kreds, baade hos Veteranerne og de unge, for den Hovedgrundsætning, der stedse var hans egen, nemlig den, at man først og fremmest skal stille betydelige Krav — ikke for sig selv, men til sig selv.

Hans Virksomhed vil sikkert møde Anerkendelse selv hos dem, der ikke ubetinget delte hans Anskuelse, og hans Minde vil i hvert Fald blive bevaret i Trofasthed og Ærbødighed hos den i Aarenes Lob stadigt voksende Kreds, som saa og forstod, hvor hans Arbejde bar hen.

Emil Krogh.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Mægler H. A. Hansen, Thuro: Der er udarbejdet et Udkast, som under 4. Juni i Aar af Lodsdirektøren er udsendt til samtlige Lodserier, som jeg skal tillade mig at oplæse Stykker af. Det hedder: Udkast til Ændringer i Lodslovens § 31, 5te—10de Stykke, og begynder saaledes:

A. Naar Lods benyttes under Bugsering i Lodsfarvande — med eller uden Lodstvang — betales kun Lodspenge af det eller de bugserede Fartøjer (Skibe, Pramme, Læglere e. l.), medmindre det bugserende Fartøj har ønsket Lods til egen Vejledning, i hvilket Tilfælde ogsaa dette betaler Lodspenge.

Det er jo meget tilfredsstillende. Videre hedder det:

»Lodspengene beregnes efter hvert Fartøjs Brutto-Tonnage og Dybgaende, men Betalingen erlægges med nedsatte Lodspenge, nemlig $\frac{3}{4}$ af den saaledes beregnede Afgift.«

Det er en tilfredsstillende Lettelse, idet man bør have en Reduktion af Lodspengene, naar man bugseres. Videre hedder det:

»Med flere bugserede Fartøjer under Vejledning af den samme Lods erlægges nedsatte Lodspenge saaledes: Kun det Bugserfartøjet nærmeste Fartøj erlægger $\frac{3}{4}$ af den beregnede Afgift; Fartøj Nr. 2 erlægger $\frac{2}{3}$ af den beregnede Afgift; hvort af de øvrige Fartøjer erlægger $\frac{1}{2}$ af den beregnede Afgift.«

Det er altsammen Lettelser. Nu forekommer det ganske vist ikke saa tit, at to eller flere Sejlskibe gaar efter samme Bugserbaad; det er selvfølgelig en forholdsvis stor Lettelse for Lægtene, af hvilke der i Almindelighed bugseres flere efter samme Bugserbaad. Endvidere:

»Betaling af Hjemrejse og Etmaalspenge, hvis saadanne skal erlægges, deles mellem de bugserede Fartøjer.«

»B. Naar Lods ikke benyttes under Bugsering i Lodsfarvande, hvor der er Lodsvang, erlægges de bestemte Lodspenge efter Lodslovens § 16, og for alle Fartøjer, som i det paagældende Farvand er Lodsvang underkastet, i Overensstemmelse med Reglerne i Punkt A, dog uden Nedsættelse af Lodspengene.

C. Naar Lods ikke benyttes under Bugsering i Lodsfarvande, hvor der ikke er Lodsvang, skal Lodsernes Eneret til Lodsning anses for krænket, naar en i det paagældende Farvand ukendt Fører af et Fartøj lader sig bugseres gennem Farvandet uden at benytte Lods, og der vil da kunne gøres Ansvar gældende i Henhold til Lodslovens §§ 12 og 13, og uden Nedsættelse af Lodspengene, hvis det bugserende Fartøj benytter Damp- eller anden Maskinkraft af under 20 effektive Hestekræfter; er Hestekraften større, vil der kun kunne gøres Ansvar gældende til Betaling af Halvdelen af de efter Tabellen beregnede Lodspenge, og der idømmes ingen Boder.«

Dette er ganske ejendommeligt, thi det vil altsaa sige, at den, som holder sig Loven efterrettelig, skal betale det fulde Beløb, medens den, som bryder den, faar en Reduktion. Det er egentlig en Præmie paa Lovbrud. I en Anmærkning staar der:

»Angaaende dette første Stykke af Punkt C har Dansk Sejlskibsrederi-Forening henstillet: om det ikke vil være muligt her at fastsætte en mindre Bøde, eventuelt at Ansvar efter Lodslovens §§ 12 og 13 helt eller halvt bortfalder og at flere bugserende Fartøjer med Hensyn til HK. regnes som ét bugserende Fartøj. Denne sidste Henstilling er foranlediget af, at det, bortset fra eventuelt Ophold for at faa egentlig Bugserbaad, ikke er alle Havne, hvor der kan faas Bugserbaad med over 20 HK., og det vil formentlig være urigtigt, om en Skibsfører af den Grund skulde udsætte sig for at betale Mulkt, hvorhos det ikke kan forudsættes, at flere Baade med tilsammen 20 HK. vil blive billigere end enkelt Baad med samme HK.«

Denne Ændring har Sejlskibsrederi-Foreningen foreslaaet, fordi vi ved, at det saa ofte er Motorbaade, som bugserer Fartøjerne; Lodsernes Ret skal altsaa anses for krænket, naar der benyttes Motorbaade, selv om deres samlede Hestekraft er 20 Hestekræfter, medens det ikke i samme Grad er imod Loven, naar der benyttes egentlig Bugserbaad, som har mindst 20 Hestekræfter. Derefter hedder det:

»Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Farvand, anses han umiddelbart derefter som farvandskendt i det paagældende Farvand og har Ret til i dette at lade sig bugseres uden at benytte Lods. Denne Ret bevarer han, saalænge han mindst en Gang hvert andet Aar, efter at han sidste Gang har benyttet Lods, som Skibsfører besøger det paagældende Farvand med eller uden Lods.«

Her er en af de Ting, som endnu staar os imellem. Vi fra Sejlskibenes Side er gaaet ind paa, at der kommer til at staa: »mindst 3 Gange« i Stedet for »mindst 2 Gange«, men derimod fastholder vi, at naar en Fører engang har erhvervet sig »Farvandskendskab«, skal han bevare dette for stedse. I Overensstemmelse hermed er

der til det paagældende Stykke fojet en saalydende Anmærkning:

»Dette Stykke er af Dansk Sejlskibsrederi-Forening foreslaaet affattet saaledes: Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange har benyttet Lods i et Farvand, hvor der ikke er Lodsvang, skal han umiddelbart derefter anses som farvandskendt i det paagældende Farvand og har Ret til i dette at lade sig bugseres uden at benytte Lods og uden derefter at skulle forny Farvandskendskabet.«

Vi har ikke villet og vil ikke paa nogen Maade give efter i dette Spørgsmaal, thi saa vilde vi jo faa det gamle Monstrum igen: Lovbestemmelsen om Lodspligt under Bugsering med de Lettelser, jeg før nævnte. Under C. hedder det endvidere:

»Paa Forespørgsel af Stedets Lodser skal Skibsføreren meddele, hvorvidt han opfylder de foreskrevne Betingelser for under Bugsering at være fritagen for at benytte Lods. Undlader Skibsføreren at besvare Forespørgslen, eller viser det sig, at hans Meddelelser i Anledning af Forespørgslen ere urigtige, bliver han i hvert Tilfælde at anse efter Lodslovens § 12 og uden Nedsættelse af Lodspenge. Ovenstaaende Fordring om Farvandskendskab kræves dog ikke af Førelse af nedennævnte Fartøjer, der altsaa til enhver Tid frit kunne lade sig bugseres uden at tage Lods, medmindre de i et bestemt Farvand er underkastede Lodsvang:

a) alle Fartøjer under 150 Brutto-Register-Tons:«

Jeg indskyder her, at i Kommissionsforslaget af Oktober 1909 var vi enige om at sætte Grænsen ved 225 Tons, men det vakte Modstand, ihvorvel det var anbefalet af Statsmagten, men ved derefter at behandle Sagen er vi fra vor Side gaaet ned til 150 Tons, og Lodsdirektøren er for Lodseriernes Vedkommende gaaet ind paa at trække Grænsen der. Undtagne fra Fordringen om Farvandskendskab er endvidere Førelse af:

b) alle Fartøjer

- 1) gennem Sundet og Bælterne,
- 2) fra en Ankerplads eller Fortøjningsplads til en anden indenfor samme Havn.
- 3) ved Ind- og Udpassage af den Havn, hvori de ere hjemmehørende, naar de bugseres af eget Rederis Fartøj.

c) tomme og ballastede Fartøjer under 225 Brutto-Register-Tons gennem andre Gennemsejlingsfarvande.«

Punkt 3) har jo ikke meget at sige for Sejlskibenes Vedkommende; det vedrører nærmest Damperne.

Saaledes er altsaa det Udkast, som er udgaaet til Lodserierne. Der gøres altsaa nu Beregning over, hvilke Virkninger det vilde vise sig at have. Dette er det væsentligste af, hvad jeg kan sige om denne Sag. Som De vil se, er det, der staar os imellem, Spørgsmaalet, om en Fører, som engang har vundet Farvandskendskab, og som har Certifikat derfor, skal være fritaget for stedse for at benytte Lods i det paagældende Farvand, eller han kun skal være det under visse nærmere Betingelser.

Ved Afsnittet Aflysning af Sejladsen og Opfyldning af den sydlige Del af Middelhavet bemærkede

Formanden: Dette Spørgsmaal har flere Gange været til Forhandling i Fællesrepræsentationen. Dansk Sejlskibsrederi-Forening mente, at en Opfyldning af en Grund i et Farvand, der er saa stærkt trafikeret som dette, vilde være en Gene for Skibsfarten. Der bliver ganske vist sagt, at Opfyldningen i det væsentlige kun skulde ske paa det mere dybe Vand indenfor Middelhavets Grænser, men hvordan man end vender og drejer sig, vil der være Fare for, at Strømmen skal føre Fylden ud igen. Der har været Tale om, at hele Partiet skulde indrammes med Pæle, saa at man kunde være sikker paa, at Fylden ikke flød ud. Det tror jeg imidlertid, man er gaaet bort fra. Spørgsmaalet er gaaet gennem flere In-

stanser, det har været for Havnekaptajnen og for det ny Havneraad i Kjøbenhavn, og dette har givet os Medhold i, at det vilde være urigtigt at lægge Fyld i det Farvand, da det kunde tænkes, at den let vilde flyde ud. Jeg tror ikke, der er taget endelig Stilling til Sagen, og da Havnevæsenet har fraraadet Opfyldningen paa det Sted, er det vel et Spørgsmaal, om Ministeriet vil lade Opfyldningen foretage.

Det kunde være rart at høre andre udtale sig om Sagen; det drejer sig jo om et meget trafikeret Farvand.

Mægler H. A. Hansen, Thuro: Vi kan vist alle slutte os til Bestyrelsens Opfattelse af det Spørgsmaal.

Dirigenten: Er det den almindelige Opfattelse? (Stemmer: Ja, ja.)

Formanden: takkede for Tilslutningen.

(Fortsættes.)

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet 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 Maaned og kun sjælden stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV., og paa den evropæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille-Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar alter 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 pCt., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCt. 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.

Tagehyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagelimer om Maanedene over 300. Syd for 40° N. Br. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Hatteras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tiltaget en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigtbar Luft fra Madeiras Bredder og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli alter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det ingenhunde nogen isfattig Maaned.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de indtil den 18. Juni indløbne Meldinger, at Drivisen paa Newfoundlandbankerne og i Omegnen siden Midten af Maj er taget stærkt til og ogsaa mod Syd har antaget en saadan Udstrækning, at der fra de forenede Damperruter mellem 46—50° V. Lgd. gentagne Gange er truffet større Isbjerger.

St. Lawrence Bugten synes siden Slutningen af Maj at have været fuldstændig isfri, men i Belle Isle Strædet blev der i Folge Meddelelser fra de kanadiske Stationer endnu i Begyndelsen af Juni rapporteret svære Ismasser og Bjerger.

Damperruterne til og fra Nordamerika er paa Grund af de uheldige Isforhold forlagt saaledes:

Vestgaaende Skibe skal skære 47° V. Lgd. i 40° 40' N. Br. og

Østgaaende Skibe skal skære 47° V. Lgd. i 40° 0' N. Br.

Middelhavet. NV. Monsunen i den sydlige Del af det østlige Middelhav er endnu mere fremtrædende end i Juni, naar fuldt udviklet saa langt som til Sicilien og kan endnu erkendes forbi Sicilien og Sardinien. Monsunagtige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Vestkyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaaende Strømme.

Fragtmarkedet.

I det hele og store er der ikke indtraadt særlig nævneværdige Forandringer i den forløbne Uge. Maskinmesterstrekken i England er det svært at faa rigtig Klarhed paa, men det synes, som om den i Øjeblikket ikke influerer videre paa Markedstilstanden. Kulfragterne er igen flovet lidt af til Østersøen, men ligger nærmest uforandret ad Middelhavet til. Fra Sortehavet etc. er Raterne for prompt Lastning ved et ringe Begær en Smule lavere og Østen er flov. La Plata har fragtet jævnt til omtrent uforandrede Rater pr. August og September, men fra Nordamerika er der god Efterspørgsel, navnlig for Korn, og Raterne er gaaet lidt op. Det kan dog befrygtes, at de vil holde sig omkring nuværende Niveau pr. August, da Ballast-Tonnage fra Middelhavet maaske vil blive tiltrukket. Østersøen viser ingen Forandring; Kornlaster knappe. Der sluttet bl. a. sidst som følger:

Østen. Hvede Sydney N. S. W. 18/ U. K. eller Kontinentet, meget prompt. Erts Port Pirie 17/6 Antwerpen, Juli. Ris Saigon og Haiphong 19/6 Antwerpen, Dunkerque og Hamburg, 5.—20. Juli. Bombay 15/9 à 16/ Dødvægtsbasis to Havne U. K. eller Kontinentet, Frankrig ekskl., 1.—15. Juli. Sukker Java 19/ U. K. eller Kontinentet, Juli—August.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) fra Nikolajeff, Novorossisk eller Odessa 6/3 til Rotterdam, 6/6 Weseren. 6/9 Hamburg, prompt. Oljekager Novorossisk 11/ én Havn Danmark, 11/3 to Havne, prompt. Korn Sulina 6/3 Basis Rotterdam, Fres. 9 Marseille, 9/ Basis én Havn Danmark. Erts 8/3 Poti/Rotterdam (5.000 med 700—700 daglig), 9/ Batoum/Boulogne.

Middelhavet etc. Svovl 9/ Sicilien/3. Pladser Finland (3,100), prompt. Erts 6/ Ancona/Oslebshausen, 5/9 Karthagen eller Porman/West Hartlepool, 6/ La Goulette/Antwerpen, 4/9 Villaricos/Emden, 7/ Torrevieja/Grimsby (900). Erts Bilbao 4/3 à 4/6 Rotterdam, 4/9 Britonferry.

Nordamerika. Korn Montreal 2/ Avonmouth eller Rotterdam, Juli, 2/6 pr. August, 3/ to Havne Middelhavet, ikke østligere end Vestitalien, Juli, Baltimore 2/6¾ à 2/7½ Dunkerque eller Havre, Juli—August. Fra Golfen 2/3 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 18.—31. Juli. Tommer fra Golfen 75/ Rotterdam, 76/3 Rotterdam og Tyne (1,200), Juli—August. Pensacola 82/6 Bordeaux, Juli—August. Timecharter 3/1½ à 3/3 Dødvægt, Levering nordlig U. S. Havn, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet. Hvede fra San Francisco eller Portland (Or.) 31/ pr. September.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. prompt, 13/ à 13/3 med Ladedage fra 20. Juli, 13/6 à 14/ fra 25. Juli, 15/ pr. 10. August—10. September, alt med 6 d. mindre direkte Havn. Quebracho 18/6 Santa Fé/udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, prompt.

Østersøen. Korn fra St. Petersburg uforandret Basis omkring 1/1½ Rotterdam pr. Juli. Pulpwood ligeledes uforandret, men for Kortprøps kan nu faas 26/ til Kulhavn Englands Østkyst, 28/ à 29/ Firth of Forth. Fra Windau betales Fres. 33 D. B. Ghent, 34 Ostendé. Fra Riga Fres. 31/32 Rouen, 38 Bordeaux, Hfl. 12/13 Holland. Uleåborg/Poole 29/ D. B. B. (450), Gelle/London 22/ for Floorings (600).

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1289. Frankrig. Banes de Somme. Tønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 275/1572. Paris 1914.)

Paa Grund af Farvandsforandringer er Anduvningstønden til Somme NW.-Pas, en rød Tønde med Kægle mærket „Nr. 2“, flyttet c. 1500 m NNW. efter, og den ligger nu paa 50° 15' 37" N. 1° 30' 29" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1201. København 1914.)

1290. England. Spithead. Flaadesamling. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 910. London 1914.)

Omtrent den 15de Juli 1914 begynder Flaaden at samles ved Spithead, fra hvilken Dag, indtil Flaaden atter er skilt, c. den 20de Juli, al Trafik til og fra Southampton og Solent skal foregaa S. om Skibsrækkerne og S. om Ryde Middle. Den 1ste Juli udlægges paa Skibenes Plads en Del Fortøjtønder, som man omhyggelig bør undgå. Den 7de Juli udlægges en sort, midlertidig Spidstønde ved N.-Kanten af Starbridge Shoal; samtidig inddrages de 3 grøn- og hvid-stribede Tønder ud for Gilkicker Pynt. Starbridge: 50° 45' 2" N. 1° 08' 5" W.

1291. England. Freshwater. Vrag uskadeliggjort.

(„Notice to Mariners“ Nr. 46. Trinity House, London 1914.)

Vraget af Skomerten *Balder*, som er sunket c. 3 Sm SW. for Freshwater Coast-guard Station, er ikke længer farligt for Skibsfarten, og Afmærkningen er inddraget. 50° 37' 36" N. 1° 32' 18" W.

1292. England. Lizard. Undervandsklokke inddrages.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43. Trinity House, London 1914.)

Undervandsklokken, der blev udlagt ud for Lizard i August 1912, er permanent inddraget. 49° 56' 18" N. 5° 12' 05" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1672. København 1913.)

1293. England. Bristol Kanal. Bridgewater Bay. Gore Lys- og Klokketønde. Dybde aftaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44. Trinity House, London 1914.)

Dybden ved Gore Lys- og Klokketønde, som var 3,9 m i December 1913, er nu kun 2,4 m. 51° 13' 24" N. 3° 07' 50" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/2487. København 1913.)

1294. Skotland. Colonsay E. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 968. London 1914.)

Et Skær med 8,2 m Vand ligger 3,2 Sm 79° (misv. E. 3/4 S.) fra Sealsay Fyr, og c. 0,22 Sm 307° (misv. NW. t. N.) fra dette Skær ligger et Skær med 10 m Vand. Fra førstnævnte Skær er Dybden i NW.-lig Retning 9,1 m indtil 1/2 Sm's Afstand. c. 56° 04 1/2' N. 6° 05 1/2' W.

1295. Irland. W.-Kyst. Sligo Bugt. Raghly Pynt W. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 309. London 1914.)

Et Skær med 9,6 m Vand ligger 1,4 Sm 260° (misv. W. t. N.) fra Raghly Flagstang. Dybden er under 18 m indenfor 0,2 Sm NW. og SE. for dette Skær. c. 54° 19 1/4' N. 8° 41 1/2' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1296. Frankrig. Rivière de Pont-l'Abbé. Les Perdreux. Fyr tændes.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 275/1573. Paris 1914.)

Paa Taarnet paa Les Perdreux Skær tændes et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 90° til 285°;

2. hvidt i — — — — — 285° - 295°;

3. rødt i — — — — — 295° - 90°.

Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 6 Sm for hvidt, 3 1/2 Sm for rødt og 3 Sm

1252. Sverrig. Bottniske Bugt. Tjuvholmssundet. Lystønder forandres, og Lystønder udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/700. Stockholm 1914.)

Den 1ste August 1914 sker følgende Forandringer i Tjuvholmssundet:

1. Den røde Lystønde paa 65° 32' 02" N. 22° 10' 35" E., som viser grønt, fast Lys, forandres til at vise hvidt Et-Lyn hver 2 s. Lyn 0,3 s. Mørke 1,7 s.

2. Den sorte Lystønde paa 65° 32' 41" N. 22° 11' 30" E., som viser hvidt, fast Lys, forandres til at vise hvidt Et-Lyn hver 2 s. Lyn 0,3 s. Mørke 1,7 s.

3. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 2 s. Lyn 0,3 s. Mørke 1,7 s., udlægges paa 65° 32' 53" N. 22° 11' 38" E.

1253. Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Halsholmen. Grund fundet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50. Helsingfors 1914.)

I 7,5 m Løbet mellem Åbo og Hangö er fundet en Grund med 5,6 m Vand omtrent i Halsitobnen Ledebaaker overet. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Omtrentlig Plads i russisk Kort Nr. 723: 60° 10' 54" N. 22° 09' 47" E.

1254. Rusland. Finske Bugt. Nova. Oplysning om Fyrskib.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1728. Berlin 1914.)

1. *Neva (Korabeln)* er atter udlagt paa sin Station. c. 59° 56' N. 30° 08' E.

2. *Jelagin* Fyrskib er atter udlagt paa sin Station. c. 59° 58' N. 30° 09' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1176. København 1914.)

1255. Rusland. Finske Bugt. Reval. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1647. Berlin 1914.)

Naar *Narygö* Fyr — indtil den 14de November 1914 — viser rødt Et-Blink i Stedet for hvidt som Tegn paa, at der finder Skydeøvelser Sted, og samtidig en Torpedobaad mellem *Narygö* og *Viljsö* viser et rødt Lys, er Farvandet mellem Torpedobaaden og *Narygö* indtil 5 Sm N. for Vraget paa *Littlegrund* usikkert, og det maa ikke besjeses. *Narygö* Fyr: 59° 36' N. 24° 32' E.

1256. Rusland. Riga Bugt. Riga. Oplysning om Løds.

Ifølge Meddelelse fra den kgl. danske Konsul i Riga har Direktøren for Toldvæsenet i Riga udstedt en Bekendtgørelse vedrørende en Indskærpelse for søgaaende Skibe af Pligten til at tage Løds ved Ind- og Udsejling fra Riga (Lov af 29de Oktober 1914) ifølge hvilken Bekendtgørelse intet Skib for Fremtiden vil blive udklareret forinden Kvittering for Lødspenge foreligger. Riga: c. 56° 57' N. 24° 06' E.

1257. Rusland. Saritscheff Fyrskib udlagt paa Station.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1731. Berlin 1914.)

Saritscheff Fyrskib, der viser hvidt Et-Lyn hver 7 s., er udlagt paa sin Station paa c. 58° 17' N. 21° 22' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/415. København 1914.)

1258. Rusland. Lysertort Fyrskib udlagt paa Station.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1731. Berlin 1914.)

Lysertort Fyrskib, der viser Lys med 2 Formærkelser (afvekslende hvidt og rødt Lys) hver 40 s., er udlagt paa sin Station paa c. 57° 38' N. 21° 37' E.

(Kort Nr. 265.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/415. København 1914.)

1259. Tyskland. Jasmund Fyrskib midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1719. Berlin 1914.)

Jasmund Fyrskib er inddraget for c. 3 Uger. Taagesignal gives midlertidig fra *Stubbenkammer*. 54° 34' 15" N. 13° 40' 15" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1071. København 1914.)

1260. Tyskland. Adler-Grund. Fyrskib midlertidig ombyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1720. Berlin 1914.)

Adler-Grund Fyrskib er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Reserve Ostsee*. 54° 50' N. 14° 22 1/4' E.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvilde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Juni 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1248. Sverrig. Åhus. Midlertidig Lystønde ombyttes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/701. Stockholm 1914.)

Den midlertidige Lystønde ved *Åhus* vil snarest blive ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 1,5 s. $55^{\circ} 55' 26''$ N. $14^{\circ} 22' 45''$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1170. København 1914.)

1249. Sverrig. Bottniske Bugt. Ursviken. Somærke udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/678. Stockholm 1914.)

En Stage er udsat paa $64^{\circ} 36' 50''$ N. $21^{\circ} 28' 10''$ E. ved *Bureågrundet*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/14. København 1914.)

1250. Sverrig. Bottniske Bugt. Fjuksö, Luleå NE. og Germandö. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/677. Stockholm 1914.)

Følgende Forandringer er foretaget i Afmærkningen omkring *Luleå*:

1) En Stage er udsat paa $65^{\circ} 40' 12''$ N. $22^{\circ} 34' 10''$ E. ved *Fjuksökallar*. 2) Stagen med Kryds paa *Borussiagrundet* ud for *Germandö* er inddraget. 3) En sort Vager med 2 Balloner er udlagt paa $65^{\circ} 21' 10''$ N. $22^{\circ} 16' 15''$ E. Øst for sidstnævnte Grund. 4) En rød Vager med 2 nedadvendte Koste over en Ballon er udlagt paa $65^{\circ} 20' 39''$ N. $22^{\circ} 15' 00''$ E. Sydvest for samme Grund.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/15. København 1914.)

1251. Sverrig. Bottniske Bugt. Tjuvholmssundet. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/676. Stockholm 1914.)

Følgende Forandringer er foretaget i Afmærkningen i *Tjuvholmssundet*:

1) Lystønden, som viser grønt, fast Lys, paa $65^{\circ} 32' 58''$ N. $22^{\circ} 11' 55''$ E. er inddraget. 2) Stagen med Kost, som stod tæt N. for ovennævnte Lystønde, er flyttet til $65^{\circ} 32' 56''$ N. $22^{\circ} 11' 57''$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/15. København 1914.)

1252. Sverrig. Bottniske Bugt. Tjuvholmssundet. Lystønder forandres, og Lystønder udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/700. Stockholm 1914.)

Den 1ste August 1914 sker følgende Forandringer i *Tjuvholmssundet*:

1. Den røde Lystønde paa $65^{\circ} 32' 02''$ N. $22^{\circ} 10' 35''$ E., som viser grønt, fast Lys, forandres til at vise hvidt Et-Lyn hver 2^s , Lyn $0,3^s$, Mørke $1,7^s$.
2. Den sorte Lystønde paa $65^{\circ} 32' 41''$ N. $22^{\circ} 11' 30''$ E., som viser hvidt, fast Lys, forandres til at vise hvidt Et-Lyn hver 2^s , Lyn $0,3^s$, Mørke $1,7^s$.
3. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 2^s , Lyn $0,3^s$, Mørke $1,7^s$, udlægges paa $65^{\circ} 32' 53''$ N. $22^{\circ} 11' 38''$ E.

1253. Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Halsholmen. Grund fundet.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 50. Helsingfors 1914.)

I $7,6$ m Løbet mellem *Åbo* og *Hanyö* er fundet en Grund med $5,6$ m Vand omtrent i *Halsholmen* Ledebaaker overet. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Omtrentlig Plads i *russisk Kort* Nr. 723: $60^{\circ} 10' 54''$ N. $22^{\circ} 09' 47''$ E.

1254. Rusland. Finske Bugt. Neva. Oplysning om Fyrskib.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1728. Berlin 1914.)

1. *Neva (Korabelni)* er atter udlagt paa sin Station. c. $59^{\circ} 56'$ N. $30^{\circ} 08'$ E.
2. *Jelagin* Fyrskib er atter udlagt paa sin Station. c. $59^{\circ} 58'$ N. $30^{\circ} 09'$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $23/1176$. København 1914.)

1255. Rusland. Finske Bugt. Reval. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1647. Berlin 1914.)

Naar *Nargö* Fyr — indtil den 14de November 1914 — viser rødt Et-Blink i Stedet for hvidt som tegn paa, at der finder Skydeøvelser Sted, og samtidig en Torpedobaad imellem *Nargö* og *Vulfsö* viser et rødt Lys, er Farvandet mellem Torpedobaaden og *Nargö* indtil 5 Sm N. for Vraget paa *Littegrund* usikkert, og det maa ikke besejles. *Nargö* Fyr: $59^{\circ} 36'$ N. $24^{\circ} 32'$ E.

1256. Rusland. Riga Bugt. Riga. Oplysning om Lods.

Ifølge Meddelelse fra den kgl. *danske* Konsul i *Riga* har Direktøren for Toldvæsenet i *Riga* udstedt en Bekendtgørelse vedrørende en Indskærpelse for søgaaende Skibe af Pligten til at tage Lods ved Ind- og Udsejling fra *Riga* (Lov af 29de Oktober 1914) ifølge hvilken Bekendtgørelse intet Skib for Fremtiden vil blive udklareret forinden Kvittering for Lodspenge foreligger. *Riga*: c. $56^{\circ} 57'$ N. $24^{\circ} 06'$ E.

1257. Rusland. Saritscheff Fyrskib udlagt paa Station.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1731. Berlin 1914.)

Saritscheff Fyrskib, der viser hvidt Et-Lyn hver 7^s , er udlagt paa sin Station paa c. $58^{\circ} 17'$ N. $21^{\circ} 22'$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $10/416$. København 1914.)

1258. Rusland. Lyserort Fyrskib udlagt paa Station.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1731. Berlin 1914.)

Lyserort Fyrskib, der viser Lys med 2 Fornørkelser (afvekslende hvidt og rødt Lys) hver 40^s , er udlagt paa sin Station paa c. $57^{\circ} 38'$ N. $21^{\circ} 37'$ E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $10/415$. København 1914.)

1259. Tyskland. Jasmund Fyrskib midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1719. Berlin 1914.)

Jasmund Fyrskib er inddraget for c. 3 Uger. Taagesignal gives midlertidig fra *Stubbenkammer*. $54^{\circ} 34' 15''$ N. $13^{\circ} 40' 15''$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $23/1071$. København 1914.)

1260. Tyskland. Adler-Grund. Fyrskib midlertidig ombyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1720. Berlin 1914.)

Adler-Grund Fyrskib er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Reserve Ostsee*. $54^{\circ} 50'$ N. $14^{\circ} 22\frac{1}{4}'$ E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1289. Frankrig. Banes de Somme. Tønde flyttet.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 275/1572. Paris 1914.)
Paa Grund af Farvandsforandringer er Anduvningstønden til *Somme* NW.-Pas, en rød Tønde med Kegel mærket „Nr. 2“, flyttet c. 1500 m NNW. efter, og den ligger nu paa $50^{\circ} 15' 37''$ N. $1^{\circ} 30' 29''$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1201. København 1914.)
- 1290. England. Spithead. Flaadesamling. Advarsel.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 910. London 1914.)
Omtrent den 15de Juli 1914 begynder Flaaden at samles ved *Spithead*, fra hvilken Dag, indtil Flaaden atter er skilt, c. den 20de Juli, al Trafik til og fra *Southampton* og *Solent* skal foregaa S. om Skibrækkerne og S. om *Ryde Middle*. Den 1ste Juli udlægges paa Skibenes Plads en Del Fortøjtønder, som man omhyggelig bør undgaa. Den 7de Juli udlægges en sort, midlertidig Spidstønde ved N.-Kanten af *Sturbridge Shoal*; samtidig inddrages de 3 grøn- og hvid-stribede Tønder ud for *Gillicker Pynt*. *Sturbridge*: $50^{\circ} 45',2$ N. $1^{\circ} 08',5$ W.
- 1291. England. Freshwater. Vrag uskadeliggjort.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 46. Trinity House, London 1914.)
Vraget af Skonnerten *Balder*, som er sunket c. 3 Sm SW. for *Freshwater Coast-guard Station*, er ikke længer farligt for Skibsfarten, og Afmærkningen er inddraget. $50^{\circ} 37' 36''$ N. $1^{\circ} 32' 18''$ W.
- 1292. England. Lizard. Undervandsklokke inddrages.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 43. Trinity House, London 1914.)
Undervandsklokken, der blev udlagt ud for *Lizard* i August 1912, er permanent inddraget. $49^{\circ} 56' 18''$ N. $5^{\circ} 12' 05''$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1674. København 1913.)
- 1293. England. Bristol Kanal. Bridgewater Bay. Gore Lys- og Klokketonde. Dybde aftaget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 44. Trinity House, London 1914.)
Dybden ved *Gore Lys-* og *Klokketonde*, som var $3,9$ m i December 1913, er nu kun $2,4$ m. $51^{\circ} 13' 24''$ N. $3^{\circ} 07' 50''$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/2487. København 1913.)
- 1294. Skotland. Colonsay E. Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 968. London 1914.)
Et Skær med $8,2$ m Vand ligger $3,2$ Sm 79° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Scalasaig Fyr*, og c. $0,22$ Sm 307° (misv. NW. t. N.) fra dette Skær ligger et Skær med 10 m Vand. Fra førstnævnte Skær er Dybden i NW.-lig Retning $9,1$ m indtil $\frac{1}{2}$ Sm's Afstand. c. $56^{\circ} 04\frac{1}{2}'$ N. $6^{\circ} 05\frac{1}{2}'$ W.
- 1295. Irland. W.-Kyst. Sligo Bugt. Raghly Pynt W. Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 909. London 1914.)
Et Skær med $9,6$ m Vand ligger $1,4$ Sm 260° (misv. W. t. N.) fra *Raghly Flagstang*. Dybden er under 18 m indenfor $0,2$ Sm NW. og SE. for dette Skær. c. $54^{\circ} 19\frac{1}{4}'$ N. $8^{\circ} 41\frac{1}{2}'$ W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1296. Frankrig. Rivière de Pont-l'Abbé. Les Perdrix. Fyr tændes.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 275/1573. Paris 1914.)
Paa Taarnet paa *Les Perdrix* Skær tændes et hvidt, rodt og grønt, fast Fyr. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra 90° til 285° ;
 2. hvidt i — — 285° — 295° ;
 3. rødt i — — 295° — 90° .
- Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 6 Sm for hvidt, $3\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 3 Sm

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1297. Panama. Boca del Drago og Boca del Toro. Grunde fundet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1684. Berlin 1914.)

1. I *Boca del Drago* er fundet følgende Dybder paa efternævnte Steder: a) 8,7 m Vand, c. 0,5 Sm 211° (misv. SW. $\frac{7}{8}$ S.) fra *Lime Pynt*, W.-Pynten af *Øen Columbus*.
- b) 7,8 m Vand, c. 0,58 Sm 323° (misv. NW. $\frac{3}{8}$ N.) fra samme Punkt.
- c) 7,9 m Vand, c. 0,63 Sm 329½° (misv. NW. $\frac{7}{8}$ N.) fra samme Punkt.
- d) 7,8 m Vand, c. 1,04 Sm 18° (misv. N. t. E. $\frac{1}{4}$ E.) fra samme Punkt.
- e) 3,7 m Vand, c. 1,10 Sm 23½° (misv. N. t. E. $\frac{3}{4}$ E.) fra samme Punkt.
- f) 4,2 m Vand, c. 1,14 Sm 27° (misv. NNE.) fra samme Punkt.

Lime Pynt: 9° 24' 47" N. 82° 21' 04" W.

2. I det N.-lige Indløb til *Boca del Toro* er fundet følgende Dybder paa efternævnte Steder:

- a) 8,7 m Vand, c. 1,32 Sm 298½° (misv. NW. t. W. $\frac{7}{8}$ W.) fra Fyret paa *Kap Toro*, N.-Pynten af *Øen Provision*;
 - b) 9,6 m Vand, c. 1,08 Sm 301½° (misv. NW. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) fra samme Punkt;
 - c) 8,7 m — c. 1,30 — 306° (misv. NW. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) —
 - d) 9,1 m — c. 2,08 — 306° (misv. NW. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) —
 - e) 8,7 m — c. 1,76 — 312½° (misv. NW. $\frac{5}{8}$ W.) —
 - f) 9,6 m — c. 1,25 — 328° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ N.) —
 - g) 8,7 m — c. 2,07 — 330° (misv. NW. $\frac{7}{8}$ N.) —
 - h) 8,7 m — c. 1,88 — 331° (misv. NW. t. N.) —
 - i) 9,1 m — c. 2,04 — 331½° (misv. NW. t. N. $\frac{1}{8}$ N.) —
 - k) 9,8 m — c. 1,77 — 335° (misv. NW. t. N. $\frac{3}{8}$ N.) —
- Kap Toro* Fyr: 9° 21¾' N. 82° 13¼' W.

1298. Bahama Øerne. Great Inagua. Molasses. Oplysning om Dybder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1687. Berlin 1914.)

Paa *Molasses* Red er fundet følgende Dybder paa efternævnte Steder:

1. 4,3 m Vand, c. 4,7 Sm 103° (misv. E. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) fra Fyret NW. for S.-Pynten;
 2. 4,3 m — c. 4,78 — 100½° (misv. E. t. S.) —
 3. 3,7 m — c. 5,06 — 100° (misv. E. $\frac{7}{8}$ S.) —
 4. 3,4 m — c. 5,2 — 98½° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) —
 5. 3,4 m — c. 5,43 — 98° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) —
- Fyret: 20° 56' 00" N. 73° 40' 25" W.

1299. Jamaica S.-Kyst. Port Morant. Baake opført.

(„Notice to Mariners“ Nr. 898. London 1914.)

Paa SE.-Kanten af *Lee Rev*, 0,27 Sm 76° (misv. E. t. N. $\frac{3}{8}$ N.) fra E.-Enden af *Palm Pynt*, er opført en Stangbaake med en hvid og rød lodret stribet Firkant paa Toppen. 17° 52¼' N. 76° 20½' W.

1300. Curaçao. Santa Ana. Oplysninger.

(„Notice to Mariners“ Nr. 922. London 1914.)

1. Fyret ved Signal-Stationen paa E.-Siden af Indløbet til Havnen er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 4 Sm. 12° 06¼' N. 68° 56¼' W.
2. Fyret paa W.-Siden af Indløbet til Havnen er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 4 Sm.
3. Følgende Fyr tændes, naar Skibe kommer til eller forlader *Schottegat*.
 - a) Paa E.-Siden af Indløbet, 0,19 Sm 278° (misv. W. $\frac{3}{4}$ N.) fra Flagstangen paa *Fort Nassau*, et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4½ m. Fyrpæl.
 - b) Paa W.-Siden af Indløbet, 0,3 Sm 262° (misv. W. $\frac{3}{4}$ S.) fra samme Flagstang, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Fyrpæl.
4. De 3 hvide Stumptonder, der laa i *Schottegat* henholdsvis 0,27 Sm 13° (misv. N. t. E. $\frac{1}{8}$ E.), 0,35 Sm 291° (misv. W. t. N. $\frac{7}{8}$ N.) og 0,45 Sm 308° (misv. NW. $\frac{5}{8}$ W.) er ombyttet med almindelige, sorte Tønder uden Nr.
5. De 2 Flagstænger ved Magasinet paa N.-Kysten af *Schottegat* er nedlagte.

1310. Rusland. Sorte Hav. Sevastopol. Handelshavn flyttet. Tønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1672. Berlin 1914.)

1. Handelshavnen er flyttet fra *Sydbugten* til *Streletzkaia* Bugt, dog maa Passagerdampere benytte *Sydbugten* indtil 1ste September 1914.

I den S.-lige Del af *Streletzkaia* Bugt foretages Sprængningsarbejder. Paa Arbejdspladsen brænder et rødt, fast Fyr.

Revene paa E.-Siden af Indløbet til *Streletzkaia* Bugt er afmærket med to røde Spirtønder med rød nedadvendt Kegle, som ligger i 9,1 m Vand, henholdsvis 0,88 Sm 273½° (misv. W. ¼ N.) og 0,89 Sm 268° (misv. W. ⅛ S.) fra *Chersones* Kirke; Revene paa W.-Siden af Indløbet er afmærket med tre sorte Spirtønder med sort opadvendt Kegle, som ligger henholdsvis 1,16 Sm 281½° (misv. W. t. N.), 1,03 Sm 270½° (misv. W.) og 1,03 Sm 257° (misv. W. t. S. ⅛ S.) fra forannævnte Kirke. Den sidste sorte Tønde i 5,5 m Vand, de to andre i 9,1 m Vand. Paa Grund af Skær paa begge Sider af Indløbet advares man mod at gaa for tæt til Spirtønderne. Ledefyrene staar paa 44° 36' 16" N. 33° 28' 20" E. og 44° 36' 01" N. 33° 28' 22" E.

2. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt c. 0,15 Sm S. for Pynten ved *Michailovskaja* Batteri paa N.-Siden af *Sevastopol* Bugt. Man maa ikke passere mellem Tønden og Pynten. c. 44° 37½' N. 33° 31¾' E.

Positionerne svarer til *russiske* Kort.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1001. København 1914.)

1311. Rusland. Azovske Hav. Birjutsch SE. og E. Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1673. Berlin 1914.)

Bankerne SE. og E. for Øen *Birjutsch* er nu afmærket som følger:

1. Bankerne SE. for Øen med tre sorte Spirtønder med sort opadvendt Kegle:
a) 1 paa N.-Siden i 7,9 m Vand 12 Sm 107½° (misv. E. t. S. ½ S.) fra *Birjutsch* Fyr.
b) 2 paa E.-Siden i 8,8 m Vand 16¾ Sm 111½° (misv. E. t. S. 7/8 S.) fra samme Fyr, der ligger paa c. 46° 05' N. 35° 02' E.

2. Bankerne E. for Øen er paa SE.-Siden afmærket med en rød Spidstønde og en rød Spirtønde, begge med rød nedadvendt Kegle som Topbetegnelse, der ligger i 8,8 m Vand 7,5 Sm 123° (misv. SE. t. E. ⅛ E.) fra Baaken paa N.-Enden af Øen *Birjutsch*. Baaken: c. 46° 12' N. 35° 16' E.

Positionerne svarer til *eng.* Kort Nr. 2214 og 2234.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1301. København 1913.)

1312. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Tønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1674. Berlin 1914.)

W.-Enden af *Taganrog* store Red er afmærket med en grøn Spidstønde. c. 46° 58½' N. 38° 10' E.

1313. Lilleasien. Smyrna. Miner udlagt.

Ifølge Meddelelse til Udenrigsministeriet er der udlagt Miner ved Indløbet til *Smyrna* Bugt. Ankommende Skibe maa stoppe mellem *Long Island (Chustan)* og *Pelican Spit* for at tage Lods om Bord. *Long Island*: c. 38° 30' N. 26° 43¾' E.

1314. Tunis. Bizerte. Belysning forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 265/1521. Paris 1914.)

1. Det hvide Anduvningsfyr med En-Formørkelser hver 5 s. er flyttet til den ydre Bølgebryders S.-lige Hoved, og det grønne, faste Fyr, som stod her, er permanent nedlagt. 37° 16' 27" N. 9° 53' 46" E.

2. Det røde, faste Fyr paa Forhavnsens S.-Mole er atter tændt.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/794. København 1914.)

1315. Marokko. Ceuta. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1669. Berlin 1914.)

Paa Yderenden af W.-Molen eller Handelsmolen er til Forsøg tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 1 Sm. 35° 53¼' N. 5° 19' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/86. København 1913.)

- 1301. Rio de la Plata. Banco Inglés og La Panela Skær. Oplysning om Fyrskibe og Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1690. Berlin 1914.)
 1. *Banco Inglés* Fyrskib er et rødt Fyrskib med en sort Ballon paa hver Top. c. 35° 06' S. 55° 54' W.
 2. *Panela* Fyrskib er rodt. Paa *La Panela* Skær bygges et Fyr. c. 34° 54½' S. 56° 26' W.
 Fyrskibene er i øvrigt uforandrede.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1302. Italien W.-Kyst. Savona. Mole bygges.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1664. Berlin 1914.)
 I *Savona* Havn opføres en N.-Kaj N. for Havnekontoret. Paa Arbejdspladsen staar to Piller, som er c. ½ m over Vandet. Paa hver Pille brænder et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 2 m. *Savona*: 44° 19' N. 8° 29½' E.
- 1303. Italien W.-Kyst. Savona. Fyr forandres.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 234/521. Genova 1914.)
 Om kort Tid forandres Fyret paa *Molen Casse* til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5^s, Lyn 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 25 m. Lysevne: 14,5 Sm. 44° 18' 40" N. 8° 29' 40" E.
- 1304. Italien W.-Kyst. Circeo. Oplysning om Fyr.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 234/524. Genova 1914.)
 Det hvide Fyr med En-Formørkelser hver 25^s paa *Cervia* Batteri er synligt i Pejlinger fra 265° gennem 0° til 102°. Lysevne: 15 Sm. 41° 13' 22" N. 13° 04' 20" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/540. København 1914.)
- 1305. Italien W.-Kyst. Neapel. Fyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 233/513. Genova 1914.)
 Ved Indløbet til Bassinet *Vittorio Emanuele II*, E. for Værftsbassinerne ved *Neapel* Havn, er tændt to Fyr paa de to Tværmoler, som nylig er opførte, og som strækker sig S. i fra det nævnte Bassin. Fyret paa Styrbordsside for Indgaaende er et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 340° gennem 0° til 220°. Synsvidde: 3,5 Sm. Fyret paa Bagbordsside er et rødt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 145° gennem 0° til 55°. Synsvidde: 4,5 Sm. Flammens Højde for begge Fyr: 7 m. *Neapel*: 40° 50' N. 14° 16' E.
- 1306. Italien W.-Kyst. Salerno. Fyrskib ombyttes midlertidig.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 235/527. Genova 1914.)
 Paa Grund af Eftersyn ombyttes *Salerno* Fyrskib den 1ste Juli d. A. midlertidig med et Fyrskib, som viser 2 grønne, faste Fyr (det ene over det andet) med en meget ringe Lysevne. *Salerno*: 40° 40½' N. 14° 45¼' E.
- 1307. Sicilien E.-Kyst. Messina. San Ranieri. Oplysning om Fyr.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 234/522. Genova 1914.)
 Om kort Tid tændes *San Ranieri* ny Fyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 5^s, Lyn 0,5^s, Mørke 4,5^s. Lysevne: 17 Sm. 38° 11' 32" N. 15° 34' 33" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/722. København 1914.)
- 1308. Sicilien N.-Kyst. Patti Bugt. Grunde.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 234/523. Genova 1914.)
 SE. for Landsbyen *S. Giorgio* ligger 2 Grunde, som ikke er viste i italiensk Kort Nr. 48, paa Linien fra *Pietra di Patti* Skær til Kap *Tinduro*. Den ene Grund, *Secca Formagiara*, har c. ½ m Vand og ligger 70 m fra Land. Den anden, *Scoglio Gargano*, er tør ved Lavvande og ligger c. 150 m fra Land. I Kortet er vist en Grund paa 38° 10' 00" N. 14° 57' 20" E.
- 1309. Bulgarien. Sorte Hav. Varna. Oplysninger.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 950. London 1914.)
 Skibe har nu Tilladelse til paa egen Risiko at besejle Havnen uden Lods. Tre

1284. Holland. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Vrag borttaget.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 136/1308. ¹a-Gravenhage 1914.)
Bugserbunden, som var sunket uden for Holderne ved *N. Rodt. Waterweg*, er borttaget, og Afmærkningen er inddraget. 51° 59' ² N. 4° 04' ³ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1087. København 1914.)

1285. Belgien. Vlaamsche Banken. Lys- og Fløjtetønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 76. Bryssel 1914.)
Den sorte Lys- og Fløjtetønde, *Middelkerke Bt.*, med afkortet Kægle som Topbetegnelse, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s., er flyttet c. 0, ⁵ Sm i Retning 292° (misl. NW. ³/₄ W.) og ligger nu i 11, ³ m Vand. 51° 15' 40" N. 2° 40' 45" E.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1109. København 1911.)

1286. Frankrig. Dunkerque. Belysning og Afmærkning forandres.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 265/1319. Paris 1914.)
I den nærmeste Fremtid sker følgende Forandringer ved det W.-lige Indløb til *Dunkerque*.

1. Følgende sorte Lystønder, der viser rødt, fast Lys, flyttes: a) Lystønde *Ouest de la rade* Nr. 1 til 51° 03' 38" N. 2° 10' 24" E. b) Lystønde *Snowu* Nr. 5 til 51° 03' 45" N. 2° 13' 12" E. c) Lystønde *Bræck Bank* Nr. 9 til 51° 03' 50" N. 2° 15' 38" E. d) Lystønde *Bræck Bank* Nr. 13 til 51° 04' 04" N. 2° 18' 17" E.
2. Følgende sorte Tønder med Cylinder flyttes: a) Tønde *Snowu* Nr. 3 til 51° 03' 42" N. 2° 11' 44" E. b) Tønde *Bræck Bank* Nr. 11 til 51° 03' 58" N. 2° 17' 00" E.
3. Den sorte Tønde med Cylinder *Bræck Bank* Nr. 7 ombyttes med en sort Fløjtetønde. 51° 03' 48" N. 2° 14' 21" E.

4. Følgende røde Lystønder, der viser grønt, fast Lys, flyttes: a) Lystønde *Banc de Marquik* Nr. 2 til 51° 03' 00" N. 2° 10' 24" E. b) Lystønde *Banc de Marquik* Nr. 6 til 51° 03' 24" N. 2° 13' 13" E. c) Lystønde *Côte de Marquik* Nr. 10 til 51° 03' 32" N. 2° 15' 39" E. d) Lystønde *Côte de Petite Synthe* Nr. 14 til 51° 03' 42" N. 2° 18' 19" E.

5. Følgende røde Tønder med Kægle flyttes til: a) Tønde *Banc de Marquik* Nr. 4 til 51° 03' 12" N. 2° 11' 45" E. b) Tønde *Côte de Petite Synthe* Nr. 12 til 51° 03' 39" N. 2° 17' 02" E.
6. Den røde Tønde med Kægle *Côte de Marquik* Nr. 8 ombyttes med en rød Kløkketønde. 51° 03' 28" N. 2° 14' 24" E.

7. I den E.-lige Del af Indløbet udlægges: a) Sort Lystønde *Bræck Bank* Nr. 15, der viser rødt, fast Lys. 51° 04' 16" N. 2° 20' 13" E. b) Rød Lystønde *Côte de Saant-Pol* Nr. 16, der viser grønt, fast Lys. 51° 03' 42" N. 2° 20' 13" E.

8. *Snowu* Fyrskib inddrages permanent. 51° 03' 32" N. 2° 12' 45" E.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/999. København 1914.)

1287. England. Lowestoft. Inner Shoal Lystønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 939. London 1914.)
Inner Shoal sort og hvid kærmede Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser, er flyttet c. 0, ¹ Sm E. efter, og den ligger nu 0, ² Sm 137° (misl. SE. t. S. ⁷/₈ S.) fra *Lowestoft* Lave Fyr. 52° 28' ¹/₂ N. 1° 46' ¹/₄ E.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/992. København 1913.)

1288. England. Haisbro' Fyrskib. Undervands-Tagesignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 938. London 1914.)
Omtræt den 8de Juli forsvænes *Haisbro'* Fyrskib med en Undervandskløkke, der giver Et-Slag hver 5 s., 52° 58' ¹/₂ N. 1° 35' E.
(Kort Nr. 180.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1261. Danmark. Smaalands-Farvandet. Masedsund-Løb atter åbnet.
Løbet gennem Jernbanebroen ved *Masedsund* er atter åbent for Skibsfarten. Indtil videre kan kun den S.-lige Gennemsejling benyttes. 54° 59' ¹/₄ N. 11° 53' ¹/₄ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/108. København 1911.)

1262. Danmark. Store-Bælt. Sprogø N. Kabler udlægges.

I Juli 1914 vil Telefonkabler blive udlagt i Farvandet N. for *Sprogø* mellem *Halskov N.* og *Sjyermeskensøen*. I den Anledning vil der midlertidig blive udlagt Bøjer og Vagere med røde Flag, mærkede med en Krone over Bogstaverne „D. S. T.“.
Søfarende advares mod at beskadtige eller fjerne disse Bøjer og Vagere.
Sprogø: 55° 19' ⁸ N. 10° 58' ⁴ E.

1263. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing-Løb. Kabler udlægges.
I Juli 1914 vil Telefonkabler blive udlagt i Farvandet mellem *Vennemøns—Sto og Sio—Langeland*. I den Anledning vil der midlertidig blive udlagt Bøjer og Vagere med røde Flag, mærkede med en Krone over Bogstaverne „D. S. T.“.
Søfarende advares mod at beskadtige eller fjerne disse Bøjer og Vagere.
Sio: 54° 57' ³ N. 10° 42' ⁰ E.

1264. Danmark. Lille-Bælt. Middelfart N. Kabler udlægges.

I Juli 1914 vil Telefonkabler blive udlagt i Farvandet mellem *Lynsølle og Sæerby*. I den Anledning vil der midlertidig blive udlagt Bøjer og Vagere med røde Flag, mærkede med en Krone over Bogstaverne „D. S. T.“.
Søfarende advares mod at beskadtige eller fjerne disse Bøjer og Vagere.
Lynsølle: 55° 31' ³ N. 9° 44' ⁵ E.

1265. Danmark. Lille-Bælt. Børgense. Sommerke udlægges. Oplysning.

1. Den 13de Juli 1914 udlægges en Vagere med hvid Ståge og Halmvisk paa E.-Siden af den indre, gravede Rendes N.-Ende. 55° 34' (18") N. 10° 04' (48") E.

2. Baaken, som staar NE. for Havnens Linderønde, er en hvid, firkantet, 3, ³ m høj Baakke. Støberistørstenen, holdt overet med Baaken, leder gennem den ydre, gravede Rende. Baaken. 55° 34' (01") N. 10° 05' (18") E.
(Kort Nr. 156, 160, 241 og 242. Danske Lods Side 376. Havne-Lods Side 33. Søm-Fort. Side 44.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1266. Danmark. Kattegat. Samso W. Farvand midlertidig spærret. Nat-Skydning.

Fra den 6te til den 10de August 1914, begge Dage inklusive, afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Farvandet omkring *Sevøe-Grund* W. for *Samso*. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Ståge og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNW-Spids, mod E. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Ståge og 1 Kost ved Grundens E.-Side, mod S. af en Linie i E.—W. gennem *Endelave N.-Punt*, mod W. af en Linie fra *Endelave N.-Punt* til Vageren med hvid Ståge og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNW-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.
Sevøe-Grund: 55° 50' N. 10° 22' E.

1267. Danmark. Limfjorden. Lægstør-Bredning og Livø-Bredning. Baaker til Opnaaling.

Til Brug ved Opnaaling vil der i en nær Fremtid blive opstillet Baaker paa følgende Steder:

1. Paa N.-Punten af *Livø*. c. 56° 54' ¹/₄ N. 9° 05' ¹/₄ E.
2. Paa *Ejerslev-Røm*. c. 56° 56' N. 8° 57' ¹/₄ E.

1268. Danmark. Limfjorden. Thyboron-Kanal. Vandstand.
 I *Thyboron-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa *Havrevlen* 4 m, i *Gaaseholm-Løb* 2,8 m, i *Seaneholm-Løb* 1,5 m, i *Sedthundeholm-Løb* 1,5 m, i *Kobber-Løb* 2,8 m. Der er saaledes for Tiden 2,8 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Thyboron-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

1269. Norge. Fyrs Brændetid forandret.
(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren¹⁾ Nr. 9. Kristiania 1914.)
 Følgende Fyr brænder fremtidig fra 15de Juli til 31te Maj: 1) *Obrestad Havn*. 58° 39' 05" N. 5° 34' 20" E. 2) *Kolnesholmene*. 58° 53' 20" N. 5° 33' 00" E. 3) *Tananger*. 58° 55' 50" N. 5° 34' 50" E. 4) *Vashestangen*. 58° 58' 50" N. 5° 34' 15" E. 5) *Yslebo*. 59° 03' 10" N. 5° 24' 20" E. 6) Samtlige Fyr mellem *Dusevigen* Fyr, 58° 59' 50" N. 5° 41' 20" E., og *Rossebanakken*, 59° 23' 30" N. 5° 17' 30" E.

1270. Norge. Korsnes. Fyr forandret.
(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren¹⁾ Nr. 9. Kristiania 1914.)
Korsnes Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
 1. hvidt i Pejlinger fra 144° til 168°, fri W. om *Storbaaen*;
 2. rødt i — — 163° — 268°, fri S. om *Solneset*;
 3. hvidt i — — 268° — 273°, fri N. om *Ulvikklubben*;
 4. grønt i — — 273° — 312°, fri S. om indre *Skarvbergnæsset*;
 5. hvidt i — — 312° — 317°, fri E. om *Haukagrunden*;
 6. rødt i — — 317° — 320°, fri W. om *Haukagrunden*;
 7. hvidt i — — 320° — 333°, fri E. om *Stangnesgrunden*;
 8. grønt i — — 333° — 353°.
 68° 15' 15" N. 16° 04' 25" E.

1271. Norge. Søndmor. Fiskerfyr Brændetid forandret.
(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren¹⁾ Nr. 9. Kristiania 1914.)
 Samtlige Fiskerfyr paa *Søndmor* nemlig *Gjøv*, *Gjeltviken*, *Alnes molojyr*, *Giskeode-guarde*, *Bliandem*, *Rosholmen*, *Hellevik*, *Ullhammeren*, *Fjortofnesset* og *Yksnoffesa* brænder fremtidig ligesom de andre Fyr i samme Distrikt fra 20de Juli til 15de Maj. *Gjøv*: 62° 27' 55" N. 5° 59' 45" E. *Yksnoffesa*: 62° 44' 35" N. 6° 21' 25" E.

1272. Norge. Ørstensfjorden. Raudø. Fyr tændt.
(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren¹⁾ Nr. 9. Kristiania 1914.)
 Paa N.-Punten af *Raudholmen* er tændt et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 77°, ind paa *Raudø*, til 96°, fri N. om *Raudø*;
 2. hvidt i — — 96° til 120°, fri S. om *Raanes*;
 3. rødt i — — 120° — 335°, fri W. om *Lianesholmene*;
 4. hvidt i — — 335° — 339°, fri E. om *Stenneset*.
 Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 14' 25" N. 5° 59' 10" E.

1273. Norge. Ulvesund. Ulven. Fyr forandret.
(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren¹⁾ Nr. 9. Kristiania 1914.)
 I *Ulven* Fyr er indsat en grøn Lysvinkel saaledes, at Lyset nu er hvidt fra Pejling 176° til fri W. om *Hjerteneslandet*, grønt derfra til Pejling 362°, over *Hjertenes*. I øvrigt uforandret. 61° 57' 45" N. 5° 09' 15" E.

1274. Norge. Lero. Fyr forandret.
(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren¹⁾ Nr. 9. Kristiania 1914.)
Lero Fyr er forandret til et Fyr med To-Formørkelser. I øvrigt uforandret. 60° 13' 40" N. 5° 10' 45" E.

1275. Norge. Søndhordland. Grunde fundet.
(Efterretninger for Søfarende¹⁾ Plakat Nr. 2. Kristiania 1914.)
 Ved Opmaalingsarbejder er følgende Grunde fundet:
 1. I den N.-lige Del af *Syddessund* en Baae med 1,8 m Vand, c. 250 m 31° (misv. N.E.) fra *Fjeresfjær* i Retning fra dette lidt ind paa *Arvevignes*. c. 59° 45' 14" N.

2. En Baae med 0,9 m Vand, c. 300 m 141° (misv. S.E. t. S. 3/4 S.) fra *Jernstangen* paa *Skottefuen* og c. 200 m 301° (misv. N.W.) fra *Lauvö* i *Hoflandssund*. c. 59° 49' 2" N. 5° 45' 14" E.

3. Den netop overflødte Baae *Oldersfuen*, E. for *Store Brandvig* paa *Huglen* strækker sig c. 0,2 Sm længere i SW.-lig Retning end tidligere antaget, og her findes to Pletter med 0,9 m Vand. Den SW.-ligste af disse ligger c. 300 m 203° (misv. SW. 3/4 S.) fra *Oldersfuen*, som ligger paa c. 59° 50' 8" N. 5° 37' 13" E.

4. En Baae med 5,6 m Vand c. 300 m 343° (misv. N. 1/4 W.) fra *Fladholmsfuen*, NW. for *Mosterö*. Baaen har 2 Skær, der ligger c. 70 m fra hinanden i omtrentlig Retning SW. t. W.—NE. t. E. Østlige Skær: c. 59° 42' 14" N. 5° 17' 9" E.

1276. Norge. Stavanger. Dusevigen. Fyr forandret.
(Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren¹⁾ Nr. 9. Kristiania 1914.)
Dusevigen Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 96° til 137°, fri N. om *Hammeren*;
 2. hvidt i — — 137° — 143°, fri S. om *Haanesskjær*;
 3. grønt i — — 143° — 301°.
 Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 58° 59' 50" N. 5° 41' 20" E.

1277. Tyskland. Elben. Krantsand. Bjærgning af Vrag.
(Nachrichten für Seefahrer¹⁾ Nr. 25/1652. Berlin 1914.)
 Bjærgningen af Vraget af *Vandalia* er atter paabegyndt. Over Vraget ligger et Bjærgningsfartøj, der fra Masten viser et rødt Flag over en sort Ballon eller et grønt Lys over et hvidt Lys. Fra en Baa, der er stillet i Retning E.—W., vises fra hver Nok 2 sorte Kugler (den ene over den anden) eller 2 hvide Lanterner (ligeledes). Vraget kan passeres paa begge Sider. Det skal passeres med langsomt Part saaledes, at man faar det om Bagbord under Passagen. 53° 45' 04" N. 9° 24' 43" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/2290. København 1913.)

1278. Tyskland. Weser. Fyrskib. Ombytning.
(Nachrichten für Seefahrer¹⁾ Nr. 26/1800. Berlin 1914.)
Weser Fyrskib ombyttes i Begyndelsen af Juli med et andet Fyrskib med samme Fyr og Signaler. Stationen kan derfor være ubesat i kortere Tid. c. 53° 54' N. 7° 50' E.

1279. Tyskland. Jade. Wangeroo. Puller.
(Nachrichten für Seefahrer¹⁾ Nr. 25/1654. Berlin 1914.)
 I *Wangerooer Fahrwasser* er der mellem *Lystønde 4* og *Spiritønde E*, paa en Strækning af c. 100 m, fundet flere Puller med 7,2 m Vand. Midten af Strækningen: 53° 48' 57" N. 7° 57' 50" E.

1280. Tyskland. Østfrisiske Øer. Harle. Afmærkning forandret.
(Nachrichten für Seefahrer¹⁾ Nr. 25/1655. Berlin 1914.)
 1. De røde Stumptønder i *Alte Harle (Muschelbaje)* og i *Karoläuensteler Baje* SE. for *Spikerøog* er ombyttet med røde Spiritønder.
 2. I den nærmeste Fremtid ombyttes de røde Stumptønder *A* og *B* i *Harle* uden nærmere Bekendtgørelse med røde Spiritønder. c. 53° 48' N. 7° 49' E.

1281. Tyskland. Ems. Ditzum. Tonde flyttet.
(Nachrichten für Seefahrer¹⁾ Nr. 25/1656. Berlin 1914.)
 Sort *Spidstønde I* er flyttet c. 600 m opad Floden til 53° 19' 17" N. 7° 18' 12" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1150. København 1914.)

1282. Holland. Zeegat van Texel. Malzwin. Flaade indbjærgtet.
(Bericht aan Zeevarenden¹⁾ Nr. 141/1334. 's-Gravenhage 1914.)
 Den i Indløbet til *Malzwin* udlagte Skydeflaade er indbjærgtet. 52° 58' 30" N. 4° 49' 44" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1028. København 1914.)

1284. Holland. IJmuiden W. Vrag.
(Nachrichten für Seefahrer¹⁾ Nr. 26/1741. Berlin 1914.)
 En Fiskekutter er sunket c. 6,5 Sm W. t. S. for IJmuiden paa c. 52° 26' 14" N.

263

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øe.

No. 920. China Sea—Canton River. Whampoa channel, eastern entrance—Light-beacon established. Position. At a distance of about 2½ cables, north-eastward from Sulphur point, and 4 cables 130 yards, 317° N. 43° W. Mag., from the flagstaff on Signal hill, Whampoa. Lat. 23° 55½' N., long. 113° 24¾' E. Description. A beacon, painted red, exhibiting a red light. Remarks. The beacon marks the end of the spit that extends to the south-eastward from Pedder island. Variation. Nil. (Notice No. 920 of 1914, dated 18th June.)

Charts effected. No. 3646, Whampoa to Canton, sheet I. No. 1742, Second Bar pagoda to Whampoa. No. 3588, Canton river delta. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1493 a. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 453.

No. 928. Formosa, West Coast—Pescadores Channel. Onkan tai (Wankan bank)—Light established. Position. On Pinboisoo sand bank, at a distance of about one mile from its northern end. Lat. 23° 31' 30" N., long. 120° 02' 02" E., on chart No. 2409. Abridged description. L.L. Fl. ev. 2 sec. 58 ft., vis 13 m (U). Details: Character. A flashing white light every two seconds. Elevation. 58 feet. Visibility. 13 miles. Power. 800 candles. Structure. Black framework, 50 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 928 of 1914, dated 19th June.)

Charts effected. No. 2409, West coast of Formosa and Pescadores channel. No. 1760, The Brothers to Ockseu islands. No. 1968, Formosa island and strait. No. 2661 b, China sea, northern portion, eastern sheet. No. 1262, Hong kong to Gulf of Lian-tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1286 a. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 218.

No. 932. Africa, East Coast—Bazaruto Bay. Bazaruto island light—Amended arc of visibility. Former Notice. No. 716 of 1913. Position. Near Cape Bazaruto, lat. 21° 31½' S., long. 35° 30' E. Details. This light is visible from 20° (N. 35° E. Mag.), through east, to 357° (N. 12° E. Mag.). Variation. 15° W. (Notice No. 932 of 1914, dated 19th June.)

Charts effected. No. 685, Bazaruto bay. No. 648, Delagoa bay to River Zambezi. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 659. Africa Pilot, Part III., 1905, page 218; Revised Supplement (2), 1914.

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Juli 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Danmark	91 — ³ / ₄	91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
Norden	91 ³ / ₄ — 95 ¹ / ₄	94 ³ / ₄	95
Gorm		—	—
Carl	102 — ¹ / ₂	102 ¹ / ₂	103
Dannebrog	112 ³ / ₄ — ¹ / ₂	112 ¹ / ₂	112 ¹ / ₂
Skjold	85 ¹ / ₄ — 84 ³ / ₄	84 ³ / ₄	85
Urania		20	22
Neptun	103 ¹ / ₂ — 104	104	104 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	106 ¹ / ₂ — 107	106 ³ / ₄	107
Højmdal	114 — ¹ / ₂	114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₂
Østasiatiske		130 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	108 — 107 ³ / ₄	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	70 — 69 ¹ / ₂	69 ¹ / ₂	69 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		82 ¹ / ₂	82 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.		88 ¹ / ₂	90
4 % — — 2. Serie		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4 % — — 1. —		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6. — ..	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..	90	89 ³ / ₄	90
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3. — ..	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf.	9. — ..	90	90 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149	151
Privatbank		108 ¹ / ₂	106 ¹ / ₂
Landmandsbank		134 ¹ / ₂	134 ¹ / ₂
Handelsbank		141 ³ / ₄	142 ¹ / ₂
Kbhvns Laane- og Diskontobank		92	93
Burm. & Wain	84 ³ / ₄	84 ³ / ₄	85 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsak		—	—
Sukkerfabr.	213 — ¹ / ₄	213	213 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	202 — 203 ¹ / ₂	202 ¹ / ₂	203

Vekselkurser d. 1. Juli 1914.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.26	18.22
Paris	72.65	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	76.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Juni 1914	
Russiske Noter	213.85
4 % Russiske Consols	86.70
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	82.90
5 % Mexikanske 1899	101.80
5 % Rumænske Stats	99.00
4 % — — 1890	95.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 148,000, „Danmark“ 92,000, „Norden“ 148,000, „Carl“ 96,000, „Dannebrog“ 252,000, „Skjold“ 176,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 56,000, „Heimdal“ 52,000, „Gorm“ 52,000, „Neptun“ 120,000, „Dansk-russisk“ 246,000, „Østasiatisk“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 5/ å 5 1/2 Kronstadt. 5/ å 5/3 St. Petersburg. 4/6 Königsberg (2.700). 5/3 Nykøbing F. (1.500). 4/7 1/2 Mariager (1.800). 5/10 å 6/ Bordeaux. 9/ Barcelona (4.000). 7/9 å 8/3 Genua eller Savona (4.000—5.000). Humberen 5/ Kronstadt. 5/9 Reval (1.850). senere 5/3. 5/ Bandholm eller Assens (2.200). 13/6 La Plata (3.500). Firth of Forth 5/1 1/2 å 5/3 Kronstadt. 5/4 1/2 Windau. 5/ Kiel. 5/ å 5/3 dansk Provinshavn (1.200—1.300). Cardiff eller Newport 6/ Kronstadt. 6/9 Lissabon. Fres. 9 Marseille (6.600). 7/9 å 8/3 Genua eller Neapel. 8/3 å 8/6 Piræus. 7/6 Alexandria. 13/9 Rio Janeiro. 14/6 å 14/9 River Plate. 15/ Bahia Blanca.

Skrevet den 30. Juni 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret fra sidste Uge, og de disponible Laster er lige til den prompte Tonnage med faste, uforandrede Rater. Bottenhavene og Finskebugten, som er det mest søgte Marked, har adskillige prompte Laster, hvoraf flere til mindre gode Havne, men som Rederne kun ugerne slutter til. Rusland har nogle faa Oljekage- og enkelte Trælaster, men til Rater, der er lidet lønnende. Danmark og Tyskland har vedvarende enkelte Kornlaster. Østnorge udbyder fremdeles nogle Islaster med et lille Tillæg i Raterne.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret med tilstrækkelige Ladninger til den fragtledige Tonnage, men flere af Kulimportorerne vil ikke indromme gangbare Fragter, som er 7 å 8 £ pr. Keel efter Størrelse og Løsehavne. Clay- og Oljekagefragter ogsaa uforandrede.

Angaaende de mindre Skibe ligger Markedet væsentlig uforandret. Nordtyskland har af Juli-Kornlaster ikke overdrevent mange. Af Noteringer kan nævnes Königsberg, som stadig staar ved 4 M., Rügenwalde, Stolpemünde, som ligeledes slutter til 4 M. Stettin synes ligesom lidt bedre, navnlig er der ikke saa faa Briketter i Markedet. For Rug er der sluttet til 4 M. derfra til Danmark. Rostock, Wismar samt Stralsund noteres kun 4 M. for Havre, og Lübeck staar uforandret ved 3 1/4 å 3 3/4 M. til Danmark og Sverig. Heller ikke Hamborg viser nogen særlig livlig Tendens. Sverig er for Vestsverigs Vedkommende overordentlig stille, og Sundhavnene har heller ikke meget at byde paa; der noteres bl. a. til Königsberg 3 3/4 M., til Horsens 3 Kr. Af Kalkmel er det endnu vel tidligt. Sydsverig har derimod vedblivende tilstrækkeligt Tilbud at opvise. Danmark er fra Provinserne mal; dette gælder ogsaa for Cementfarten. Kjøbenhavn sluttede nogle Skibe, saaledes for Sojakager til Frederikshavn 17 Øre, Kalmar 16 Øre, Havre til Kalmar 4 Kr., Rug til Saxkjøbing, Svendborg 13 Øre samt Kul til Faxø 10 Øre; i Øjeblikket er det ellers atter temmelig roligt. Der ventes i denne Uge et Par Majsdampere, hvorfra der imidlertid endnu ingen Omladninger er anmeldt.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Forlang altid var
Vare Mærke
EXPORT-FLØDE
hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.
Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. Bønd 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.

Fraas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Livorno 29/6. — Alexandra, Nielsen, afg. Swansea 26/6. — Algarve, Borries, ank. Petersburg 22/6. — Anglo Dane, Kann, ank. Aarhus 30/6. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 1/7. — Antwerpen, Madsen, ank. Marseille 24/6. — Arkansas, Egense, ank. Boston 27/6. — Arno, Lepper, ank. Newcastle 29/6. — Aurora, Gommessen, ank. her 30/6. — Baron Stjernblad, Sørensen, pass. Holtenau 29/6. — Beira, Mortensen, ank. Tunis 30/6. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 30/6. — California, Petersen, afg. Kristiania 25/6. — Charkow, Soeborg, ank. Petersburg 29/6. — Chr. Broberg, Larsen, pass. Brunsbüttel 29/6. — Christian IX, Gotthardt, ank. Königsberg 29/6. — Christianssund, Andresen, afg. herfra 1/7. — Dagmar, Müller, dokker. — Dania, Jørgensen, afg. Kristiania 30/6. — Douro, Sørensen, ank. Antwerpen 23/6. — Ebro, Lunge, ank. Liban 26/6. — Esbjerg, Strulve, ank. her 28/6. — Ficarica, Munch, afg. herfra 30/6. — Florida, Andersen, ank. her 13/6. — Frederik VIII, Thomsen, ank. New York 22/6. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 30/6. — Hellig Olav, Holst, ank. her 23/6. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 30/6. — J. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Lissabon 25/6. — Jolantha, Kylesbech, ank. her 28/6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 29/6. — Kentucky, Andresen, ank. her 30/6. — Kiew, Tomnesen, afg. Sevilla 30/6. — Loire, Craignou, ank. Petersburg 29/6. — Louise, Svan, ank. London 28/6. — Louisiana, Jønsen, afg. Boston 24/6. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Holtenau 30/6. — Maryland, Ørsted, ank. Buenos Aires 29/6. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 29/6. — Morsø, Nellesmann, afg. Lissabon 26/6. — Nicolai II, Petersen, ank. Petersburg 19/6. — Nordjylland, Bidstrup, pass. Holtenau 29/6. — O. B. Suhr, Petersen, afg. Petersburg 30/6. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 29/6. — Oscar II, Hempel, afg. New York 25/6. — Pennsylvania, Lissner, ank. her 27/6. — Perm, Tramp, ank. Liban 25/6. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 25/6. — Romny, Bogvad, ank. Lissabon 24/6. — Saga, Hansen, ank. Petersburg 24/6. — Saxo, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 30/6. — Seine, Dizes, pass. Brunsbüttel 30/6. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 20/6. — Thyra, Myhldorff, afg. Trondhjem 30/6. — Tiber, Paue, afg. Petersburg 26/6. — Tomsk, Wiherg, ank. Riga 24/6. — Tula, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 20/6. — Tyr, Thanning, afg. herfra 30/6. — United States, Gotsche, afg. Kristiansand 27/6. — Vendsyssel, Henriksen, ank. her 23/6. — Viking, Dam, pass. Brunsbüttel 27/6. — Virginia, Fischer, ank. Filadelfia 26/6.

C. K. Hansen, Aggersborg afg. London 27/6. — Amalienborg ank. Riga 24/6. — Brattingsborg ank. New York 21/6. — Børglum ank. West Hartlepool 23/6. — Dansborg pass. Skagen 27/6. — Elshøj pass. Skagen 28/6. — Esrom ank. Venedig 21/6. — Flynderborg afg. Petersburg 26/6. — Frederiksborg afg. Rufisque 20/6. — Guldborg afg. Hauge-sund 26/6. — Gurte pass. Gibraltar 28/6. — Hamnerhus ank. Cardiff 26/6. — Harrildsborg ank. Aalborg 27/6. — Hundborg afg. Windau 27/6. — Jelling afg. Quessant Creach 27/6. — Jømsborg ank. London 25/6. — Jungshoved afg. Cardiff 13/6. — Jøgersborg ank. Huerva 22/6. — Kallundborg ank. Barcelona 28/6. — Kalo pass. Hansholm 28/6. — Klampenborg ank. Kronstadt 26/6. — Kronborg ank. Poti 23/6. — Lejre ank. Pasages 21/6. — Marselisborg ank. Stettin 26/6. — Næsborg ank. Pernau 23/6. — Randelsborg afg. Kristinestad 26/6. — Silkeborg ank. Bougie 20/6. — Skanderborg ank. London 27/6. — Skødsborg ank. Wasklott 21/6. — Spigerborg pass. Dungeness 27/6. — Stegelborg ank. Kjøbenhavn 27/6. — Stjerneborg afg. Cardiff 26/6. — Soborg afg. Archangel 24/6. — Taarnborg ank. Blyth 23/6. — Ulfborg afg. West Hartlepool 23/6. — Uranienborg ank. Sunderland 23/6. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 27/6. — Ørkild ank. Huerva 27/6.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, pass. Fouessant 30/6. for Casablanca. — Olga, Christensen, afg. Petersburg 30/6. — Dagmar, Sørensen, ank. Ybiza 29/6. — Nordsoen, Nielsen, afg. Kristinestad 29/6. til Tarragona. — Ellen, Hansen, pass. Kjøbenhavn 28/6.

Dampskibsfører søges.

En Fører søges til en ca. 200 Tons Lastdamper. Nødvendig Kapital (Aktier) 20 à 25,000 Kr. Billet, mrkt. 16774, modtager **Sylvester Hvids Bureau**, Nygade 7, Kjøbenhavn K.

Motorbaad til Passagerfart.

En god, rummelig Egetræs-Motorbaad, 30 Fod lang, med stor Kahyt og 10 H. K. Benzin-Motor, alt i god Stand og lige efterret, er til Salg for 1,800 Kr. Rummer 30 Personer. Henvendelse til Formand **Carlson**, Skibsværftet, **Helsingør**.

Skibshandel til Afstaaelse.

En Skibsprovianteringsforretning i Jylland er til Afstaaelse straks. Passende for en Fagmand eller muligt to unge Mænd eller Skibsfører. God Omsætning. — Billet, mrkt. "SKIBSHANDEL", bedes snarest indlagt paa dette Blads Kontor.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{n/s}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 n.

Kompasser

eller
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritskompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadekompasser

(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azmulinstrumenter

Pejletøtter

Kikkertøer

dobbelte og lange

Sextanter og Octanter

med og uden
Kew Certifikat

Reparationer

udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggearparater

Fuldfarts
Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire

(enkelt og dobbelstøvet)

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.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

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 A/S

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,050. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Kriationsgade 13.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124, 1024 & 10124

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:
Copenasura

Telefon Nr.
42

Fjerde Søforsikringsselskab 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:
„Fourthcomp.“

Telefoner:
Central 266 og 10766.

LANDMANDSBANKEN

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

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,

Danmark.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
koncerter. — Operetter,
Vaudeviller, Farcer og Revy
i Tentersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Sen- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Afboumentskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Maskinskrivning.

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

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf.

2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOOLOG. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den
brugbare Dyr.



for Barcelona. — Karla, Nielsen, pass. l'Ouessant 28./6. for Palma. — Stella, Schiff, pass. l'Ouessant 28./6. for Barcelona. — Rigmor, Uldall, ank. Casablanca 28./6. — Ulla, Hansen, ank. Wiborg 27./6. — Polly, Mathiasen, afg. Abo 28./6. til Wartsala. — Marie, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 26./6. — Nexos, Basse, ank. Barcelona 25./6. — Valborg, Jepsen, ank. Stolpmünde 27./6. — Johanne, Mikkelsen, afg. Smidsvall 27./6. til Casablanca. — Fylla, Brinch, ank. Randers 27./6. — Norma, Degu, ank. Guernsey 27./6. — Nancy, Pedersen, pass. Portland 27./6. for Barcelona. — Thyra, Winther, ank. Sevilla 26./6. — Inger, Skon, afg. Torre Vieja 26./6. til Lowestoft. — Bodil, Jensen, ank. Raumo 26./6. — Høbe, Greger, ank. Trångsund 26./6.

Det asiatiske Kompagni. Transvaal ank. St. Francisco 24./6. udg. — Natal ank. Kjøbenhavn 27./6. — Jutlandia afg. Penang 29./6. udg. — Selandia ank. Norresundby 30./6. udg. — Siam ank. Antwerpen 26./6. udg. — Annam ank. Kobe 30./6. udg. — Biantang afg. Portland 13./6. udg. — Indien afg. Sabang 28./6. udg. — Rhodesia afg. Portland 24./6. udg. — Fionia afg. Genua 24./6. hjemg. — Tranquebar ank. Singapore 28./6. hjemg. — Arabien ank. Stettin 21./6. hjemg. — Kina afg. Sabang 21./6. hjemg. — Samui ank. London 26./6. hjemg. — Cathay afg. Sabang 11./6. hjemg. — Vestindisk Afdeling, St. Croix afg. St. Thomas 21./6. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Burntisland 26./6. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kronstadt 29./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kronstadt 27./6. — Russ, Petersen, afg. Preston 17./6. til Miramichi. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Port Talbot 23./6. til Kronstadt. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersburg 25./6. til Sarpsborg. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, ank. New Richmond 22./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Belfast 16./6. til Campbellton. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Cork 25./6. — Helmer Moreb, Christensen, afg. Belfast 18./6. til Miramichi. — Newn, Dahl, afg. Limerick 26./6. til Campbellton.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersburg 27./6. — Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 29./6. — Helene, Sorensen, afg. Archangel 29./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Calais 25./6. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./6. — Sjølland, Svarrer, ank. Boness 30./6. — Estrid, Hansen, ank. Windau 28./6. — Agnete, Dam, afg. Aarhus 26./6. — Gunhild, Hansen, ank. Kalundborg 28./6. — Herminia, Farup, ank. Dieppe 30./6. — Alise, Jørgensen, ank. Kolding 29./6.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Glasgow 27./6. — Svend, Schmidt, ank. Korrebeksmünde 1./7.

Europa Belgien, Nielsen, afg. Newport Mon 29./6. — Europa, Friis, afg. Brügge 28./6. — Frankrig, Nielsen, afg. Canada 12./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Lissabon 28./6. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 30./6.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Dunkerque 26./6. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Hull 26./6. — Holland, Poulsen, ank. Rouen 30./6. — England, Bennetsen, afg. Aarhus 26./6.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Odense 26./6. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Immingham 30./6. — Nordpol, Nielsen, ank. Genua 21./6. — Fanny, Nielsen, afg. Ulcåburg 23./6. til Amsterdam.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Burntisland 29./6. — Fyen, Nielsen, afg. Hull 27./6. til Riga.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Kiel 27./6. — Guldfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 30./6. for Amsterdam. — Skinfaxe, Hemmingsen, pass. Kjøbenhavn 29./6. for Ghent. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Boness 27./6.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Tyne 25./6. til Petersborg. — London, Larsen, pass. Kjøbenhavn 22./6. for Petersborg. — Paris, Andersen, ank. Boness 22./6. — Bryssel, Kaas, ank. Nyhamn 23./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 22./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tofte 25./6. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 25./6.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Hull 27./6. — Anna Mærsk ank. Petersborg 26./6. — Chassie Mærsk ank. Huelva 22./6. — Eleonora Mærsk afg. Königsberg 26./6. — Hulda Mærsk ank. Kjøbenhavn 28./6. — Laura Mærsk ank. Hull 24./6. — Lexa Mærsk afg. Hull 26./6. — Peter Mærsk ank. Petersborg 25./6. — Sally Mærsk ank. Hamburg 25./6.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Morlaix 23./6. — Peter Rom, Jørgensen, ank. Antwerpen 24./6.

Ero. Energi, ank. Burntisland 25./6. — Emanuel, Svane, ank. Stockholm 26./6. — Enigheden, Jensen, ank. Masnedund 26./6. — Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 29./6.

Sejlskibe.

Svendborg. Newsky, Nielsen, ank. Søby 24./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Vejle 24./6. — Roma, Jensen, ank. Anstruther 23./6. — Sophie, Hansen, ank. Roval 24./6. — Haabet, Andreasen, ank. Lovisa 24./6. — Fylla, Hansen, ank. Slite 25./6. — Meta, Møller, ank. Neder Kalix 25./6. — Carl, Clemmensen, ank. Aarhus 25./6. — Lauritz, Dam, ank. Great Yarmouth 25./6. — Valdemar, Andreasen, ank. Kirekaldy 26./6. — Hans Ditlev, Staugaard, ank. Nekso 27./6. — Jason, Hansen, ank. Gustafsberg 25./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, afg. Leeds Red 26./6. — Fortuna, Jørgensen, ank. Riga 26./6. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Kotka 26./6. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Stettin 27./6. — Norden, Olsen, ank. Leith 27./6. — Constance, Hansen, ank. Gelle 26./7. — Niels, Nielsen, ank. Dragor 26./6. — Ruth, Larsen, ank. Folkestov 27./6. — Althava, Petersen, ank. Kotka 28./6. — Valborg, Rasmussen, ank. Wiborg 27./6. — Britantia, Rasmussen, ank. Petersborg 28./6. — Dagny, Rasmussen, ank. Skeletå 29./6. — Casper, Hansen, ank. Riga 29./6. — Hans Emil, Skov, ank. Kotka 28./6. — Philip, Christensen, ank. Paimpool 28./6. — Ludvig, Jørgensen, ank. Dunkerque 28./6. — Brødrene, Jørgensen, ank. Grangemouth 29./6. — Vesta, Poulsen, ank. Faaborg 27./6. — Apollo, Nielsen, ank. Kemi 27./6. — Pallesen, Jensen, ank. Fowey 27./6. — Venus, Hansen, ank. Trångsund 28./6. — Union, Andreasen, ank. Umeå 29./6. — Skjold, Larsen, ank. Briton Ferry 28./6. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 28./6. — Falken, Rasmussen, ank. Råfås 30./6.

Ero. Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Nipperharbour. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Holtenu til Herøsand. — Johanne, Jørgensen, ank. Drobak 24./6. — Ami, Albertsen, ank. Færøerne 22./6. — Emilie, Hansen, ank. Dragor 24./6. — Skandia, Fabricius, ank. Roseaue (N. F.) 24./6. — M. Hay, Petersen, er afg. Afrika til Berwick on Twe. — Eliezer, Nielsen, ank. Aalborg 24./6. — Pamp, Svendsen, ank. Aalborg 24./6. — Mathilde, Hansen, ank. Thurso 25./6. — Inverurie, Friis, ank. Odense 25./6. — Anne, Hansen, ank. Liban 25./6. — Mester, Petersen, ank. Oscarshamn 25./6. — Mette, Christensen, ank. Klagsvik 25./6. — Bonavista, Christensen, ank. Westmamerne 24./6. — Signe, Hansen, ank. Liban 24./6. — Niels, Christensen, ank. Kirekaldy 24./6. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Sornæs 24./6. — Dana, Boye, er afg. Milville (Florida) for Gibraltar. — Acacia, Jensen, ank. Eckerförde 26./6. — Lauritz, Folmer, ank. Flensborg 26./6. — Astraa, Svane, ank. Göteborg 26./6. — Freden, Christensen, ank. Kirekaldy 26./6. — Neptun, Skals, ank. Swinemünde 26./6. — Kirstine Jønsen, Raahauge, ank. Leith 26./6. — Ellen, Nielsen, ank. Koldby Kaas 26./6. — Salvador, Sand, ank. Fowey 26./6. — Juliana, Christensen, ank. Nippersborg 26./6. — Harris, Harris, ank. Göteborg 26./6. — Henry, Jensen, ank. Augustenborg 26./6. — Haabet, Petersen, ank. Sebald 26./6. — Christiane, Petersen, afg. Kjøbenhavn 26./6. — Norden, Rasmussen, ank. Malmö 26./6. — Anne, Mikkelsen, ank. Kjerstemünde 26./6. — Iris, Stegmann, ank. Sandarkrok 27./6. — Marie, Hansen, ank. Pillau 27./6. — Thor, Petersen, ank. Marauhu 16./6. — Noa, Weber, afg. Kjøbenhavn 27./6. — Hebe, Clausen, ank. Geestemünde 28./6. — Katriene Boye, ank. Mariehamn 29./6. — Husavik, Hansen, ank. Dundee 29./6. — R. Fabricius, ank. Porto 27./6. — Freya, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 29./6. — Mary, Andersen, ank. Wisby 29./6. — Bertha, Madsen, ank. Kalmar 29./6. — Adjutor, Koek, ank. Kjøbenhavn 29./6. — Gertrud, Christensen, ank. Thorshavn 28./6. — Karen, Albertsen, ank. Åhus 27./6. — Svane, Christensen, ank. Stokkeseyr 28./6. — Kathrine, Boye, ank. Mariehamn 28./6. — Nanna, Østmann, ank. Riga 29./6. — Amalia, Andersen, ank. Stavanger 27./6. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Grimsby 27./6. — Phoenix, Christensen, ank. Stugsund 28./6. — Debora, Rasmussen, ank. Fecamp 27./6.

INDHOLD:

Kaptajn A. V. Knudsen. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings-Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Vejrovsigt for Nordatlantenhavet for Juli Maaned. — Frugtmarkedet. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianterings
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
 Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
 Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
 Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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 Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
 Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
 Adelgade 79. København K.
 Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
 Telefon: 6817 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Eksportlager
 6818 | Frihavnen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthuusgade 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
 kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til
 76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
 Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
 Forlang Projekter & Tilbud.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreekvipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.
 NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petillinie à 45mm Breddé 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. (IVAR JANTZEN).

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eft.) Telefon 206.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Højse- og Ankerspill, 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 Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbølter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe. Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningeplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäsödevik, Umeå, Skellefteå, Pliteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

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 Erf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassees
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 41 40.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigviede Kindsalger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer 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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

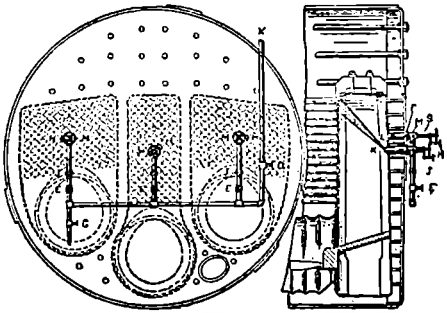
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Juli 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Selen gaaer direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttøevirking.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3063 — 3073

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

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
= 40 Kr. =
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuphre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eftf.
Sølvtorvet 4. Telef. Bbre 1616 y.

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træklibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	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.

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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.

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“.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionssekker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motoroller.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Bør og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.
NB. For at være sikker paa at faa den **ægte Motorpetroleum**, bør Forbrugerne endelig paase, at Emballagen — saavel Tender som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

D. D. P. A.

* * *
Det danske Petroleums Aktieselskab.

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
ansøger sig med alt til Fagel benyttende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.



RATIN

Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hertil Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berg-Larsen. Telef. 120.

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.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltrædstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Assuranceforeningen „SKULD“

Christiana

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6760.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6760.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnens.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

„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 Blankensleiners Eftf.,
Nr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/3}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statetelefon 4. —

Hill-Madsen*

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

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 Bundsarver
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde d. 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet med Forespørgsel fra den tyske Gesandt om, hvorvidt der i Danmark er sørgt for, at de Besætninger paa danske Handelsskibe tilhørende om Bord værende Ejendele er forsikret imod Skade eller Undergang ved Ulykkestilfælde. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde betreffende Spørgsmaalet om Afsluttelse af en gensidig Overenskomst mellem Danmark og Norge angaaende Sofolks Forsikring i Ulykkestilfælde. — Udsattes til 2. Behandling.

3. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Dansk Fiskeriforening om, at der maa blive forelagt Rigsdagen et Forslag til Lov om Ansvarsforsikring for Førere af danske Fiskerfartøjer. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Provianteringsfrilager i visse svenske Havnestæder. — Skrivelse toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme med Meddelelse om et i det norske Storting fremsat Forslag om Toldafgifter fra 1. Juli d. A. — Skrivelse toges til Efterretning.

6. Skrivelse fra Samme med Fortegnelse over de danske Krigs- og Koffardiskibe, hvori der for Tiden findes oprettet Radiotelegrafstation. — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Samme angaaende et i Rigsdumaen indbragt Lovforslag gaende ud paa at yde visse Subventioner til den russiske Handelsflaade i udenrigsk Fart. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af en af det norske Søfartskontor udarbejdet Beretning om den norske Skibskontrol og dens Virksomhed. — Skrivelsen toges til Efterretning.

9. Ekstrakt-Afskrift af The Board of Trade Journal af 28. Maj d. A. angaaende Regler for Betalingen af Afgifterne ved Gennemfarten af Panamakanalen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

10. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende de af det tyske See-Berufsgenossenschaft udstedte Forskrifter til Forebyggelse af Ulykkestilfælde om Bord i Skibe. — Skrivelsen toges til Efterretning.

11. Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Hamburg angaaende Redningsbaadene ved Skibskatastrofer. — Sagen toges til Efterretning.

12. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Spørgsmaalet om danske Selskabers Adgang til at optræde for franske Domstole. — Skrivelsen toges til Efterretning.

13. Skrivelse fra Samme angaaende Stemmeafgivning i Henhold til Lov Nr. 117 af 13. Maj 1911 om Sofolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmand til Landstinget. — Skrivelsen toges til Efterretning.

14. Skrivelse fra Samme angaaende Natsignaler ved Signalstationerne i Danmark. 2. Behandling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

15. Skrivelse fra Samme med Beretning angaaende Maaling af Skibe, der passerer Panamakanalen. 2. Behandling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, den 9. Juli 1914.

The Baltic and White Sea Conference's Aarberetning for 1913 udviser, at der i dette Aar er indmeldt 522,624 Tons i Foreningen, hvorved dennes hele Tonnage er steget til 4,399,644 Tons. Af denne Tonnage ejer England 1,030,895, Norge 899,450, Tyskland 598,798, Danmark 583,940, Sverige 523,344, Holland 388,508, Rusland 141,276, Spanien 112,268, Finland 67,780, Frankrig 27,932 og Belgien 25,453 Tons.

Redermedlemmernes Antal var den 31. December 1913 321, og Dampernes Antal 2,424. Foreningen talte samtidig 197 Mæglere og 8 Foreninger som Medlemmer. Regnskabet ballancerede i 1913 med £ 5,595—11—0. Selskabets Præsident er Mr. W. J. Noble, Newcastle, dets Bestyrer er Hr. J. F. Myhre, og dets danske Bestyrelsesmedlemmer d'Hr. Chr. Andersen, Esbjerg, Poul Carl C. Kraemer, D. Lauritzen og Chr. Sass, alle af Kjøbenhavn.

Maaling af Skibe, som agter at passere Panama-Kanalen. Panama-Kanalens Governor, Oberst G. W. Goethals, har, i Følge »Shipp. Gaz.», den 26. Maj d. A. udsendt følgende Cirkulære til engelske Dampskibsredere:

1) Det er nødvendigt at Skibe, som agter at benytte Panama-Kanalen, forsyner sig med et særligt Maalebrev, i Overensstemmelse med de Regler som er fastsat for Panama-Kanal Maalingen. De Regler, Bestemmelser og Love, hvorefter denne Maaling sker, adskiller sig fra en lignende Maaling ved Suez-Kanalen, i de Forenede Stater og i fremmede Lande, og der fordres en Eftermaaling af Skibene i Overensstemmelse med Panama-Reglerne.

2) Toldautoriteterne i New York og nogle andre af de Forenede Staters store Byer, og visse særlig ndævnte Embedsmænd i Udlandet, er blevet autoriseret til at maale Skibe efter Panama-Reglerne og til at udstede de fornødne Maalebreve, saaledes at der kan undgaas Forsinkelse og Maaling ved Skibenes Ankomst til Kanalen. Det anbefales indtrængende alle Skibe at forskaffe sig det behørigte Maalebrev, førend de ankommer til Kanalen.

3) Hvis et Skib har forsomt dette, vil det være til stor Hjælp og spare Tid, hvis det er forsynet med et komplet Lystryk af sine Tegninger og en Kopi af de Maal, som blev taget, da det fik sit Maalebrev, og tillige selve Maalebrevet.

4) Skibe, som har det behørigte Maalebrev, vil rimeligvis ikke blive opholdt ved Gennemfarten, men de Skibe, som ikke er forsynet dermed, vil blive opholdt, til den nødvendige Maaling kan blive udført.

5) Udenlandske Skibe kan blive maalt ikke alene i deres Hjemhavne, men ogsaa i New York, og rimeligvis i andre, store amerikanske Havne uden nogen Tillægsbetaling, men de, der ønsker en saadan Maaling, maa gøre Anmeldelse derom i Forvejen og fastsætte en Dato paa hvilken de vil være tomme, saaledes at Maalingen kan udføres.

6) Kanal-Autoriteterne forbeholder sig i alle Tilfælde Ret til at tilbageholde og korrigere ethvert Maalebrev eller Maaling, som er udført andetsteds.

Tyske Forskrifter til Forebyggelse af Ulykkestilfælde om Bord i Skibe m. m. Som formentlig frembydende Interesse hidsætter vi nedenfor et Uddrag af en fra Konsulatet i Königsberg til Udenrigsministeriet indsendt Beretning angaaende de af det tyske See-Berufsgenossenschaft udstedte Forskrifter til Forebyggelse af Ulykkestilfælde om Bord i Skibe:

»§ 29 for Dampskibe og § 27 for Sejskibe i den tyske Forordning lyder:

»Laufplanke, Stege, Brücken, Treppen, welche

»zum Personenverkehr zwischen einem verankert oder verläut liegenden Schiffe und dem Lande dienen, müssen breit und stark genug wenigstens auf einer Seite mit Gefänder oder Tau versehen sein. Mit Eintritt der Dunkelheit ist für ausreichende Beleuchtung der Landgänge Sorge zu tragen.«

Efter hvad Konsulen har hørt af danske Kaptajner, eksisterer en lignende Forordning ikke for danske Fartøjer*). En saadan Forordning er ubetinget at anbefale, da de største Ubehageligheder og uoverskuelige Tab her kan opstaa for et Fartøj, som ikke har forskriftsmæssig Landgang. Ogsaa de engelske Bestemmelser i denne Henseende skal være meget strenge. — Der er i Königsberg Havn for ikke ret lang Tid siden passeret et sorgeligt Ulykkestilfælde med en af Skibsbesætningen paa et dansk Dampskib. Havde dette den Gang haft en forskriftsmæssig Landgang, vilde Ulykken næppe være passeret. Det er herved vel at betænke, at det ikke alene er Skibsbesætningen, som, naar et Fartøj ligger ved Land, skal gaa fra og om Bord, men ogsaa adskillige Folk, som direkte eller indirekte har Forretninger med Fartøjerne, eller Bøtjente, som i Embeds Medfør skal om Bord, og hvor let kan da en Ulykke passere, naar Landgangen ikke er som foreskrevet i den tyske Forordning. I et saadant Tilfælde vil ikke alene Fartøjet blive gjort ansvarligt med Hensyn til Forsorgelsen af den omkomnes Efterladte, men Skibets Fører vil ogsaa i kriminel Henseende kunne komme i de største Ubehageligheder.

Langskod ved Indlastning af Kornvarer. I Følge § 70 i Forordningen for Sejlskibe og § 73 for Dampskibe maa saadanne, naar de laster Kornvarer og er over $6\frac{1}{2}$ Meter brede og ikke forsynet med Mellemdæk, være forsynet med Langskod. Dette er en Forordning, som i alle Fald for Sejlskibes Vedkommende næppe er almindelig bekendt, thi i November f. A. passerede det, at et Sejlskib, som i Havnen i Königsberg havde indtaget en Ladning Kornvarer, blev anholdt, da det kom til Pillau, fordi det viste sig, at det var 7 Meter bredt. Fartøjet maatte løse hele Lasten og indsætte Langskod, hvilket naturligvis var forbunden saavel med Tidstab som betydelige direkte Omkostninger.

Overlastning. I Følge § 1 i de almindelige Bestemmelser saavel for Damp- som Sejlskibe maa et Fartøj ikke overlastes. Dette er en Bestemmelse, som vistnok gælder i alle Lande, specielt siden Indførelsen af Lastemærket, men Konsulen formener, at Kaptajnerne ikke altid retter sig efter denne Forskrift. Saaledes er det i Königsberg for et Par Aar siden passeret, at en dansk Dampskibsfører, sandsynligvis i Følge Overtalelse af Skibsmægleren, lod Dampskibet overlaste. Dampskibet skulde til Holland og gaa gennem Sundet, men i Østersøen fik det Storm, og Mandskabet tvang da Kaptajnen paa Grund af Overlastningen til at gaa gennem Kejser Wilhelm Kanalen, og Dampskibet maatte i Holtenau løse en Del af Lasten. Paa Grund af Regnvejre ved Løsningen blev den løssede Last til dels beskadiget, og Afskiberen har gjort Dampskibet ansvarlig for Skaden. Processen svæver endnu, dog haaber Konsulen i den nærmeste Fremtid at faa et Forlig i Stand, men under enhver Omstændighed vil Sagen blive noget kostbar for Rederiet.

Fra Schutzverein Deutscher Rheder har vi modtaget Aarsberetning for 1913. Af denne fremgaar det, at Foreningen ved Udgangen af dette Aar talte 107 Medlemmer med 338 Dampskibe, 101 Sejlskibe og 47

Bugserdampere med tilsammen 618,365 Brutto Reg.-Tons. Ved Slutningen af 1912 havde Foreningen 123 Sager til Behandling, og i 1913 tilkom der 230 ny Sager. Ved Aarets Slutning var endnu 127 Sager uafgjort. I 1913 er der indvundet 120,614 Mk., og siden Foreningens Stiftelse i 1901 ialt 1,717, 421 Mk., for Medlemmerne.

Kielerkanalen. Den udvidede Kielerkanal er den 24. f. M. blevet aabnet af Kejser Wilhelm om Bord paa »Hohenzollern«.

Vi har modtaget Beretning fra Stiftelsen Georg Stages Minde for Aaret 1913. Af denne fremgaar det, at der indkom 104 Ansøgninger om at blive antaget som Elever i Skoleskibet paa dels Togt i 1913. Af disse valgtes 80 med en Gennemsnitsalder af 15 Aar og 1 Maaned.

Elevernes Hjemstavn var: Kjøbenhavn 30, Østifterne 22 og Jylland 28. 28 Elever fik den ensartede Paaklædning for 40 Kr. Efter Tøgtet har flere Elever, der trængte dertil, faaet Tapper, Skibskiste m. m. som Foræring.

Skibets Fører var Premierløjtnant V. Clausen, dets Overstyrmand C. A. A. Myhre; Eleverne modte om Bord den 3dje April. To Dage senere lagde Skibet ud i Sundet hvor det opholdt sig c. én Maaned. Efter at være blevet inspiceret, afgik det Nord om Sjælland til Storebælt, hvor Station hovedsagelig holdtes ved Nyborg. Den 26. Maj afsejledes herfra til Reval. Paa Hjemvejen besøgte Christianso og Nekso Havn, hvor der afholdtes Øvelser sammen med det bornholmske Redningsvæsen i Brugen af Raketapparater. Herfra holdtes gennem Svendborgsund Nord om Sjælland til Kjøbenhavn, hvor Elevernes Familjer fik Lejlighed til at bese Skibet. Den 16de Juli afsejledes til Leith, hvor Skibet laa fra den 26de Juli til den 2den August. Under dette Ophold afsendtes 12 Elever til Liverpool og 1 forhyredes i Leith. Senere paa Tøgtet er der fra Danmark afsendt 35 Elever til England, hvorfra de ligeledes blev forhyret. Fra Leith sejlede Skibet til danske Farvande, hvor Frederikshavn blev anløbet, og der holdtes gennem Læso Rende og Storebælt til Lunkebugten, hvorfra der sejlede Nord om Sjælland til Sundet.

Tøgtet afsluttedes den 4. September. Forinden var det lykkedes at skaffe Hyre til alle de Elever, der ønskede det.

Aar 1913 afsluttede Skoleskibet »Georg Stage« sit 30te Tøgt. Paa disse Tøgter er der antaget 2,380 Elever, hvoraf 2,287 er afgaaet fra Skibet med Afgangsbevis. Om disse har man søgt at skaffe sig Oplysninger om, hvorledes deres Livsbane har forment sig.

Man ved, at mindst 389 Elever har taget Styrmands-eksamen og at mindst 13 har taget Sætteskipper- eller Fiskeskipper-Eksamen, men det er kun lykkedes Stiftelsen at faa sikre Efterretninger om 1218, eller godt Halvdelen af de afgaaede Elever.

Af disse sejlede i Aaret 1913 648, 60 var ansat ved Fiskeri samt Lods-, Havne- eller Fyrvæsen, 217 havde hørt op med at sejle, 110 havde slet ikke sejlet og 183 var afgaaet ved Døden.

Som Skibsfører sejlede 63, deraf 16 i udenlandske Skibe, som Styrmand sejlede 190, deraf 17 i udenlandske Skibe, og som Matroser og Jungmænd 369, deraf 188 i udenlandske Skibe, medens 8 gør Tjeneste i Maskinen i danske Skibe, deraf de 6 som Maskinister, og 18 forretter Tjeneste i Restauration eller Kabys, deraf 2 i udenlandske Skibe.

Endelig har 36 Understyrmand, der ikke tidligere

*) Ganske tilsvarende Bestemmelser gælder for danske Damp- og Sejlskibe, som befordrer Passagerer.

har været med »Georg Stage«, forrettet Tjeneste i Skoleskibet. Ialt har 80 Navigatorer faaet Uddannelse som Understyrmand i dette.

Konsulatvæsenet. Den 17. Juni har Udenrigsministeriet efter Ansøgning afskediget Vicekonsulen i Cleveland M. L. Thomsen fra den af ham beklædte Post.

Den 22. Maj 1914 er ulønnet dansk Konsul i Bluefields, Nicaragua, A. V. Beer, efter Ansøgning afskediget i Naade.

Dødsfald. Havnefoged Mathias Pedersen, Nordby-Fano, er den 3. ds. død efter længere Tids Svagelighed, 76 Aar gammel. Afdøde horte til den Generation, som havde taget Navigatørexamen i Flensborg, og da han blev Skibsfører, var han en af de første, som tog Farten paa Brasilien op. Han havde været Havnefoged i henved 15 Aar og samtidig Havnekasserer for Nordby Havn. Afdøde havde mange Venner paa og udenfor Øen. —n.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortsat.)

Epidemi- og Karantænevæsen.

I Aarets Løb har Repræsentationen alter behandlet Spørgsmaalet om at forsøge afsluttet 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, idet den har haft Lejlighed til at udtale sig om et herhenhørende Forslag samt angivet, hvilke Ruter den maatte anse det for ønskelig, at Overenskomsten kom til at omfatte.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om de Signaler, Skibe i Henhold til § 13, 3. Stykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget vil have at føre, naar de indkommer efter Mørkels Frembrud, har Repræsentationen tiltraadt Forslag fra Ministeriet for Handel og Søfart om, at Sagen foreløbig stilles i Bero, i hvert Fald indtil Englands og Frankrigs definitive Stilling til det paa-gældende Spørgsmaal kendes.

Bekendtgørelse fra Justitsministeriet om den i Paris den 17. Januar 1912 afsluttede internationale Sundhedskonvention og Danmarks Tiltræden af samme og Eksemplarer af Marineministeriets Instruks af 10. Juni 1913 for Lodser om deres Pligter med Hensyn til Sundhedslovgivningen er af Repræsentationen udsendt til de interesserede Rederiforeninger, der ligeledes har modtaget Afskrift af en

af Udenrigsministeriet fremsendt Meddelelse angaaende Visering af Sundhedspas i spanske Havne.

Repræsentationens Betænkning er endvidere afgivet angaaende Udkast til Instruks for Toldvæsenets Embeds- og Bestillingsmænd om deres Pligter med Hensyn til Sundhedslovgivningen udenfor Sø-købstæderne og saadanne Pladser, hvor der er oprettet særlige Karantæneilsyn.

Danske Konsulater i Udlandet.

Til Ministeriet for Handel og Søfart er afgivet Erklæringer om Oprettelse, Nedlæggelse eller Besættelse af danske Konsulater i Udlandet, idet Repræsentationen har udtalt, at den kan tiltræde Oprettelsen af et Vicekonsulat i Riochacha i Republiken Columbia, at den — uden dog at ville insistere herpaa — kan ønske Posten som Vicekonsul i Piteå opretholdt, saafremt der maatte findes en kvalificeret Ansøger til denne, at den anser Oprettelsen af et Vicekonsulat i Los Angeles i Californien som ønskelig og endvidere, at den kan tiltræde en Henlæggelse af Sædet for Konsulatet paa Celebes fra Menato til Macassar samt Oprettelse af et Vicekonsulat i den førstnævnte By, ligesom den har anbefalet, at Konsulatet for Porto Rico flyttes til San Juan.

Repræsentationen har endvidere tiltraadt Nedlæggelse af Posterne som Vicekonsul paa Scilly Øerne og i Egersund samt udtalt, at den under de foreliggende Omstændigheder kan frafalde sit Ønske om Bibeholdelse af Posterne som Vicekonsul i Oneglia og som Vicekonsul i Kap Haiti og endelig bemærket, at den danske Skibsfart formentlig ikke har Interesse i, at Vicekonsulatet i Scalanovo opretholdes.

Repræsentationen har med Hensyn til Besættelser afgivet Indstilling angaaende følgende Generalkonsulater, Konsulater og Vicekonsulater:

Posten som Konsul for Republiken Paraguay i Asuncion, Vicekonsul i Narvik, Generalkonsul i Caracas, Vicekonsul i Chatham N. B., Vicekonsul i Milano, Vicekonsul i Harlingen, Konsul i Bombay, Vicekonsul i Trapani, Vicekonsul i Borgå, Konsul i Georgetown, Vicekonsul i Riochacha, Vicekonsul i Memel, Vicekonsul i Saint Valery-sur-Somme, Vicekonsul i Dartmouth, Vicekonsul i Santa Cruz paa Tenerifa, Vicekonsul i St. Miguel paa Azorerne, Vicekonsul i Arendal, Vicekonsul i Zoa i Grækenland, Vicekonsul i Samarang, Konsul i Macassar, Vicekonsul i Menado, Vicekonsul i St. John N. B., Vicekonsul i Brake, Vicekonsul i Trelleborg, Vicekonsul i Kristiansund, Konsul i Alexandria, Vicekonsul i Brindisi, Konsul i Havana, Vicekonsul i Winnipeg, Vicekonsul i S. Kitts & Novis, Konsul i San Juan, Vicekonsul i Amble, Vicekonsul i Bristol, Konsul i Colombo, Vicekonsul i Los Angeles og Vicekonsul i Matanzas paa Cuba.

Repræsentationen har endvidere tiltraadt en af Udenrigsministeriet foreslaaet Ordning med Hensyn til en Afgrænsning af de danske Konsulatsdistrikter i Østrig-Ungarn samt at oprette et Valgkonsulat i Bukarest og at etablere et Vicekonsulat i Galatz i Stedet for det hidtidige Konsulat samt at anbefale Oprettelsen af et Vicekonsulat i Constanza.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Ved Afsnittet Skibes Stoppepligt bemærkede Sekretæren: Stoppepligten er altsaa bortfalden i saa godt som alle danske Farvande.

Ved Afsnittet Sammenstød og Bjergrning bemærkede

Sekretæren: Som De vil se, staar der i Aarsberetningen følgende: »Da den til enhver Tid gældende Solov skal findes om Bord paa ethvert Skib, bør Skibsførerne anskaffe sig de nævnte Ændringer til Soloven, der nu paa Foranledning af Foreningen er optrykt og kan faas i Boghandelen som Lov Nr. 103 — 1913.«

Jeg skal hertil bemærke, at naar der staar, at det er paa Foranledning af Foreningen, at disse Ændringer til Soloven er optrykt, er det underforstaaet, at det er gaaet gennem Fællesrepræsentationen.

Jeg skal iovrigt tillade mig at henstille til Rederne, at de tilsender deres Skibsførere disse Ændringer; det kunde vist være formaalstjenligt. Rederne har nemmere ved at skaffe sig dem end Skibsførerne.

Ved Afsnittet Certepartibetingelser udtalte

Sekretæren: Som De Herrer vil se af Beretningen, har der været nedsat et Udvalg til bl. a. nærmere at drøfte og fremkomme med Udkast til Strejkeklausuler i Kul- og Claycertepartierne. Udvalget er enedes om følgende Udkast:

»Hvis der er Strejke eller Lockout paa Ladepladsen, der berører Indtagelsen af Ladningen eller nogen Del deraf, paa den Tid, Skibet vil afsejle til Ladepladsen (Ladepladserne) eller er »off port« eller efter, at Ladetiden er begyndt, og Skibet meldt ladeklart, kan Kaptajnen eller Rederen anmode Befragterne om at erklære, om de vil indgaa paa at beregne Liggedagene, som om der ikke var Strejke eller Lockout, og medmindre Befragteren har givet en saadan skriftlig Erklæring (telegrafisk, hvis nødvendig) inden 48 Timer, har Rederen Ret til at annullere dette Certeparti. Dersom Certepartiet lyder paa at lade efter Torn, beregnes Liggedagene for en Clayladning til 14 løbende Dage og for en Kulladning til 10 løbende Dage, efter at Skibet har meldt sig ladeklart.

Er en Del af Ladningen indtaget, for Strejkens eller Lockoutens Udbrud, har Rederen Ret til at levere Partladningen paa Bestemmelsesstedet ifølge Certepartiets Betingelser — Skibet erholder kun Fragt for den Del af Ladningen, det bringer frem — og Rederen har endvidere Ret til at komplettere paa Ladepladsen eller andet Sted til samme Bestemmelsessted og til at overtage Ladningen til f. o. b. Markedspris 7 Dage for Strejkens eller Lockoutens Begyndelse.»

Udvalget er som sagt enedes om dette Udkast. Det kunde selvfølgelig være affattet paa andre Maader. Jeg skal nævne, at man i Stedet for at betinge sig fulde Liggedagspenge kunde have betinget sig halve Liggedagspenge eller en anden Moderation, og ligeledes kunde man maaske komme bort fra Opsigelsen paa den Maade, at begge Parter fik Ret til Annullering, hvis der er Strejke paa Ladepladsen. Maaske kunde hele sidste Stykke udgaa.

Mægler H. A. Hansen, Thuro: Det har i Forhandlinger om Fragtslutninger vist sig, at der i de fleste Tilfælde ikke var nogen Vanskelighed ved at faa Strejkeklausuler indført, men de har kun været ganske kortfattede,

gaende ud paa, at begge Parter havde Ret til at annullere, ja, i nogle Tilfælde hed det blot, at Kaptajnen eller Rederiet havde Ret til at annullere. Det vil imidlertid efter min Opfattelse være absolut nødvendigt for at værges sig imod længere tvungne Ophold i Havnene, at der stadig forlanges indført Annulleringsklausuler med Hensyn til Strejke. Da det jo er for nylig, man er begyndt at indføre disse Strejkeklausuler, tror jeg ikke, det vil være muligt nu paa en Gang at faa indført de Bestemmelser, som er nævnt her, men efter at man ved sit Arbejde paa at indføre Strejkeklausuler er kommet saa vidt, at de nu er nogenlunde almindelige, vil der lettere kunne skabes Regler, som man vil kunne faa Befragterne til at gaa ind paa. Jeg kan kun anbefale, at vi stadigt arbejder paa at faa indført Strejkeklausuler ved de forskellige Fragtslutninger til og fra Udland og fra Udland til Udland.

Dirigenten: Jeg ved ikke, om Forsamlingen ikke vil finde det rigtigst at udtale sin Tilslutning til det Arbejde, Udvalget har udført. Det forekommer mig at være i Overensstemmelse med Mægler Hansens Udtalelser. Er Forsamlingen indforstaaet dermed? (Stemmer: Ja, ja!)

Dirigenten: Saa maa vi vel betragte Udvalgets Arbejde paa denne Sag som endt paa en for Foreningen tilfredsstillende Maade, og saa bliver det vel de enkelte Rederiers Sag at fortsætte i samme Spor som Udvalget.

Sekretæren: Et andet Spørgsmaal vedrørende Certepartier er Spørgsmaalet om Østersocertepartier. Som De Herrer vil se af Beretningen, foregaar der et Samarbejde mellem Dansk Sejlskibsrederi-Forening og et Forbund af tyske Korneksportører med den Hensigt om muligt at faa opsat et Normalcerteparti for al Kornfart paa Østersoen. Der staar, at man er enedes om, at Forbundet skulde tilstille Foreningen et Udkast til et Certeparti, hvorom der da kunde forhandles videre. Der er dog senere efter Forbundets Ønske truffet den Aftale, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening skal tilstille Forbundet et Udkast, hvorom der saa senere skal forhandles videre.

Jeg skal i Anledning af en Forspørgsel til mig fra et Medlem bemærke, at det maa blive Mæglerens og Rederens Sag at arbejde energisk paa overalt, hvor det lader sig gøre, at komme bort fra urimelige Betingelser i Certepartierne og faa Strejkeklausuler indført. Foreningen som saadan kan ikke godt gaa videre med den Sag; det vilde ikke være heldigt, om den traadte stærkt frem her. Det maa staa til de enkelte at gøre, hvad de kan.

Mægler H. A. Hansen: Man kan ikke paa dette Tidspunkt forpligte sig, men man kan give hinanden Haanden paa at ville arbejde i den Retning, vi her har talt om.

Sekretæren: Ja, længere kan man vel ikke komme i Øjeblikket. Man har for ikke ret lang Tid siden set, hvad Skade det kan forvolde, at Certepartierne ikke dækker Rederne i Tilfælde af Strejke. Man har set Skibe ligge Uge efter Uge og Maaned efter Maaned, fordi det Certeparti, hvorefter Fragterne var sluttet, var et af den Slags Certepartier, der saa at sige fritager Befragterne for alt mellem Himmel og Jord. Jeg tænker særlig paa China Clay Association Certepartiet, det var nemlig det, de paagældende Skibe blev hængende paa. Andre Skibe med bedre Certeparti opnaaede dog Erstatning, om ikke fuld saa dog halv Erstatning. Hvad jeg derfor mener, man i første Række, naar Talen er om Clay Certepartier, skal lægge Vægt paa, er ikke at slutte paa China Clay Association Certepartiet, for det fritager Befragterne for alt mellem Himmel og Jord. Der er jo andre Certepartier, man kan arbejde paa. Hvorfor ikke blive enige om slet ikke at antage det Certeparti? Jeg skulde tro, at naar der Gang paa Gang bliver opponeret mod saadanne Certepartier, vil Befragterne forstaa, at det bliver vanskeligere og vanskeligere at faa Skibe paa det, hvorved de maaske vil blive mere tilbøjelige til at møde med ordentlige Certepartier.

(Fortsættes efter «Herr. for Sofar.»)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorle Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde-* og *Længdebestemmelser* for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i *Parentes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske* Fyrs Synsvilde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lydaler er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne* er *retvisende* (hvor det er ønskeligt, tilføjes den *retvisende* bagetter i *Parentes*), og de, der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

1316. Danmark. Høstehoved Fyr ESE. Vragvager inddraget.

Den grønne Vager med grønt Flag, der var udlagt tæt W. for Vraget af *Biene*, er inddraget. 54° 49' 0" N. 12° 13' 5" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1000. København 1914.)

1317. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Håldäman. Sømærke flyttes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/706. Stockholm 1914.)

Stagen E. for *Håldäman*, SW. for *Oxelösund*, skal snarest flyttes NE. for Grunden til 58° 37' 08" N. 17° 04' 59" E.

1318. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Grönö W. Grund fundet. Sømærke flyttes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/704. Stockholm 1914.)

En Grund med 5,2 m Vand er fundet c. 150 m SSW. for 5,6 m Grunden, som ligger paa 59° 12' 28" N. 18° 31' 48" E. Den røde Vager ved 5,8 m Grunden flyttes snarest til W.-Siden af 5,2 m Grunden.

1319. Sverrig. Bottniske Bugt. Hörnefors. Sømærker udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/703. Stockholm 1914.)

Ved Havnen er udlagt Stager paa følgende Steder: 1) 63° 36' 22" N. 19° 53' 51" E. 2) 63° 36' 16" N. 19° 53' 48" E. 3) 63° 35' 58" N. 19° 53' 39" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1001. København 1914.)

1320. Finland. Finske Bugt. Rönnskär SW. Makiloto. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1725. Berlin 1914.)

Paa Øen *Makiloto* er der til Brug for den *russiske* Flåde tændt to Ledefyr, der i Fyriniens Retning afvekslende viser hvidt og rødt Lys. Paa Siderne af denne Lysvinkel er der Lysvinkler, som viser rødt Et-Lyn og grønt Et-Lyn. c. 59° 55' N. 24° 22' E.

(Kort Nr. 155.)

1321. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Stormsignalmast borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1726. Berlin 1914.)

Stormsignalmasten E. for Observatoriet i *Helsingfors* er borttaget. c. 60° 09 3/4'

France, North Coast. — Le Havre and entrance to the Seine.
China, Canton River. — Plans in the Si kiang or West river.
Gulf of Siam. — Plans in the Gulf of Siam.
China, Yang Tse Kiang. — Kialing kiang.
Italy, West Coast. — Harbours and anchorages on the coast of Italy.
Italy, East Coast. — Ortona to the River Po.
China, Canton River. — Si kiang or West river, sheet 2.
China, Canton River. — Si kiang or West river, sheet 3.
China Sea. — Plans in the Natuna islands.
Borneo, North Coast. — Lankayan to Sandakan harbour.
Canada, River St. Lawrence. — Boucherville to Lachine rapids.
Supplement to East Coasts of Korea and Siberia, etc., Pilot. 1913.
England, south coast. — Poole bay.
England, east coast. — Harwich approaches.
France, north and west coasts. — Chenal du Four.
Africa, east coast. — Zanzibar harbour and its approaches.
South Atlantic ocean. — Western portion.
Scotland, east coast. — Banff to Dunbeath harbour.
France, north coast. — Cape d'Alprech to Ambleteuse including Boulogne.
France, west coast. — Rade de Brest.
Adriatic sea. — Gulf of Trieste.
United States, east coast. — Boston harbour.
Diagrams, etc. — Explanation of signs and abbreviations adopted in the Admiralty charts.

Tyskland.

Atlantischer Ozean. Westküste von Afrika: Hafen von Lagos. 1 : 12 500.
Atlantischer Ozean: Westindien. 1 : 4 200 000.
Indischer Ozean: Sunda-Strasse bis Westaustralien. 1 : 7 000 000.
Ostsee, Deutsche Küste: Fehmarn-Sund. 1 : 50 000.
Mittelmeer, Spanien, Südküste: Gibraltar-Bucht. 1 : 25 000.
Atlantischer und Stiller Ozean, Ost- und Westküste von Südamerika: Vom Rio de la Plata nach Kap Horn und Valparaiso. 1 : 3 000 000.
Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen. 1 : 25 000.
Ostindischer Archipel: Malakka-Strasse und Nörthlicher Teil der Westküste von Sumatra. 1 : 1 000 000.
Handbuch des Englischen Kanals, II. Teil: „Die Nordküste Frankreichs“. 4. Auflage. 1914.

1322. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Stora Pollinge S. Grund
afmærket.

(„Underrittelser för sjöfarande“ Nr. 26/712. Stockholm 1914.)
I 7,5 m Løbet S. om *Stora Pollinge* er fundet en Grund med 3,2 m Vand. Paa
W.-Siden af Grunden er udlagt en Vager paa 60° 13' 37" N. 26° 01' 20" E. og paa E.-
Siden af Grunden en Vager paa 60° 13' 35" N. 26° 01' 25" E. Positionerne svarer til
russiske Kort.

1323. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Tolbuehin. Fyrtårn for-
andet Farve.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1727. Berlin 1914.)

Tolbuehin Fyrtårn er nu sort paa Midten, hvidt foroven og forneden. 60°
03' N. 29° 33' E.

1324. Rusland. Finske Bugt. Seskår. Fyr midlertidig forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1810. Berlin 1914.)
Paa Grund af Eftersyn viser Fyret paa NW.-Plynten af Øen *Seskår* indtil den
28de Juli 1914 hvidt, fast Lys. Naar Effersynet er endt, viser Fyret atter — uden nær-
mere Bekendtgørelse — hvidt, fast Lys med Blus hver 30 s. 60° 02' N. 28° 23' E.

1325. Rusland. Riga Bugt. Ainesh (Hainasch) Ledefyr indlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1730. Berlin 1914.)
De to hvide, faste Ledefyr er nedlagte, og Fyrtårnerne er borttagne. c. 57° 52'
N. 24° 21' E.
(Kort Nr. 205.)

1326. Rusland. Riga Bugt. Riga. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 20/1250.

Lov af 29de Oktober 1914 rettes til: Lov af 29de Oktober 1904.

1327. Rusland. Øsel NW.-Kyst. Taggalahit (Taggalahit) Bugt. Sømærker
udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1729. Berlin 1914.)

I *Taggalahit* (Taggalahit) Bugt er følgende Sømærker udlagt.

1. En sort-hvid Spirtønde med 2 mod himanden vendte sorte Koste paa a) 58°
29' 50" N. 22° 06' 32" E. b) 58° 29' 09" N. 22° 06' 02" E.

2. En hvid Spirtønde med nedadvendt sort Kost paa 58° 26' 54" N. 22° 05' 15" E.
3. En hvid-hvid Spirtønde med 2 fra himanden vendte røde Koste paa a) 58° 27'
31" N. 22° 04' 12" E. b) 58° 28' 38" N. 22° 03' 30" E. c) 58° 30' 17" N. 22° 02' 04" E.
(Kort Nr. 205.)

1328. Tyskland. Pillau. Uddybning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1714. Berlin 1914.)

Tilsendningen i *Pillauer Rame* paa Grund af Forandringen af *Heerde* er nu bort-
fjernet. Den sorte Spidstønde, som midlertidig har mellem de sorte Spidstønder 5 og
6, er inddraget og Tønde 5 ligger atter paa sin gamle Plads. c. 54° 37 1/2' N. 19° 54 1/4' E.
(Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 19/607. København 1914.)

1329. Tyskland. Frisches Haff. Frische Nehrung. Kahlberg. Ledefyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1715. Berlin 1914.)

Paa *Haff-Nolen* ved *Kahlberg* er tændt to røde, faste Ledefyr, der, holdt overet,
leder fri af Tønden *Kahlberger Haken Ost*. Forfyrrets Flammehøjde: 3 1/2 m. 54° 22' 47"
N. 19° 27' 06" E. Bagfyrret staa 26 m 307° (misy. NW. 1/4 W.) fra Forfyrret. Flammens
Højde: 5 m. 54° 22' 48" N. 19° 27' 04" E. Fyretes Synsvidde: 3 å 4 Sm.

1330. Tyskland. Swinemünde. Skydnings.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1716. Berlin 1914.)

Ved *Swinemünde* skydes der ud over Søen fra den 15de Juli til den
8de August 1914 efter Kl. 8 Fm. Den 18de, 27de og 29de Juli begynder Skydningen
mellem Kl. 6 og Kl. 8 Fm., og der skydes tillige om Natten. Naar der skydes, er Havnen
spærret, og et grønt flag eller en grøn Lanterne er hejst paa Fyrtårnet. Paa de Dage,
Lørdag den 11de August 1914, og den 12de August 1914, er der ingen Skydning.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne
og Shetlands Øerne, samt Irland.

1358. England. Penzance. Fyr forandret. Taagesignal gives.

(„Notice to Mariners“ Nr. 998. London 1914.)

1. Fyret paa det S.-lige *Moleboved* er forandret til et hvidt og rødt Fyr med
To-Formørkelser hver 15 s., Lys 8 s., Mørke 2 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. Lysevnen er blevet
fordoblet.

2. Naar Dokportene er aabne, og Løbet er klart, gives Taagesignal med Haand-
Taagehorn, To-Stød hver 30 s. 50° 07' N. 5° 31 1/2' W.

1359. Skotland. St. Kilda SE. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 983. London 1914.)

Et Skær med 11 m Vand ligger c. 0,4 Sm W. for *Lerenisl.* 57° 47' 20" N. 8° 31'
20" W. (eng. Kort Nr. 2474.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1360. Portugal. Kap S. Vicente (St. Vincent). Taagesignal.

(„Aviões aos Navegantes“ Nr. 9/17. Lissabon 1914.)

Tæt NW. for Fyret paa Kap S. Vicente gives nu Taagesignal med Sirene, Et-
Stød hver 15 s., Stød 3 s., Pause 12 s. 37° 01 1/4' N. 8° 59 3/4' W.

1361. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Afmærkning for-
andet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/2040. Washington 1914.)

1. *Aldens Rock* Tønde 2 er flyttet c. 180 m W. efter og ligger nu 220° (misy. SW.
t. W.) fra *Halwegy Rock* Fyr og 114 1/2° (misy. SE. 3/8 E.) fra *Cape Elizabeth* (West) Fyr.

2. *West Cod Ledge Rock* Spidstønde 2 er udlagt 217 3/4° (misy. SW. 3/4 W.) fra
Halwegy Rock Fyr og 144 3/4° (misy. S. t. E. 3/4 E.) fra *Rann Island Ledge* Fyr.

3. *Wildard Rock* Stumpstønde 7 er udlagt 43 1/4° (misy. NE. t. E. 1/4 E.) fra *Trundy
Point* venstre Kant og 139 1/2° (misy. SE. t. S. 7/8 S.) fra *Portland Head* Fyr. *Trundy
Reel* Stumpstønde 7 TR er inddraget.

4. *Pine Tree Ledge* vandret stribede Stumpstønde P er udlagt henholdsvis 34 1/2°
(misy. NE. 1/2 E.) og 120 1/2° (misy. SE. 1/8 S.) fra sidstnævnte Punkter.

Halwegy Rock Fyr: 43° 39' 22" N. 70° 02' 15" W.

1362. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Connecticut Floden.
Sømærker flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 24/1943. Washington 1914.)

1. *North Cove* Tønde 8 er flyttet c. 405 m i Retning 150° (misy. S. t. E. 7/8 E.).
2. *Calves Island Bar* Tønde 3 er flyttet c. 120 m i Retning 243° (misy. W. t.
S. 3/8 S.).

3. *Essex Reel* Tønde 10 er flyttet c. 1/2 Sm S. efter, den har nu Nr. 5 og ligger i c.
3,2 m Vand 196 3/4° (misy. SW. t. S. 1/2 S.) fra *Nolls Island* venstre Kant og 300° (misy.
NW. 1/4 W.) fra *Essex Reel* Fyr.

4. *Pequot Reel South End* Tønde 5 har nu Nr. 7.
Essex Reel Fyr: 41° 20' 36" N. 72° 22' 54" W.

(Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 25/1041. København 1913.)

1363. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. The Thimblees.
Tønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/2046. Washington 1914.)

1. *Smith Island South* Spirtønde 2 er udlagt i 5 1/2 m Vand 183° (misy. S. t. W.
1/4 W.) fra *Smith Island* høje Kant og 277 1/2° (misy. W. t. N. 3/4 N.) fra *Joshua Point*
høje Kant.

2. *Smith Island Southwest* Spirtønde 4 er udlagt i 5 1/2 m Vand henholdsvis 238°
(misy. W. t. S. 7/8 S.) og 280° (misy. W. t. N. 7/8 N.) fra samme Punkter.

3. *Dicks Rocks* Spirtønde 4 er udlagt i 5 m Vand 243° (misy. W. t. S. 3/8 S.) fra
Dicks Rocks Spirtønde 4 er udlagt i 5 m Vand 243° (misy. W. t. S. 3/8 S.) fra

1331. Tyskland. Oder. Damnansch og Weitø Strewe. Uddybning. Afmærkning forandres.

(⁶Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1717. Berlin 1914.)
I *Damnansch* skal den lille Ø *Der Kopsbüttenwerder* ved N.-Enden af *Mönchwerder* borttages indtil 4 m Dybde. Midtgrundsbaaken skal flyttes til N.-Enden af *Mönchwerder*, og den lille Baake paa *Versunkene Scholle* skal nedlægges. *Kopsbüttenwerder*: c. 53° 32³/₄ N. 14° 37¹/₄ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2¹/₁₃₄. København 1914.)

1332. Tyskland. Adler-Grund. Oplysning om Fyrskib.

(⁶Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1878. Berlin 1914.)

Fyrskibet *Reserve Ostsee* har Radiotelegraf-Apparat. 54° 50' N. 12° 22¹/₄ E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3⁰/₁₂₆₀. København 1914.)

1333. Tyskland. Warnemünde. Fyr atter normalt.

(⁶Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1721. Berlin 1914.)

Warnemünde Fyr brænder atter normalt, og de 2 midlertidige Buelamper er slukket. 54° 10' 59" N. 12° 05' 24" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17⁷/₇₃₇. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1334. Sverrig. Sundet. Lillo-Grund. Mindre Dybde.

Ifølge Meddelelse fra en Fisker er der paa den S.-lige Del af *Lille-Grund* kun 0,3 m Vand over nogle Cementsække, som ligger i 2,8 m Vand. *Lille-Grund* S.-lige Del: c. 55° 30¹/₂' N. 12° 46¹/₂' E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 249 og 250. Danske Lods Side 316.)

1335. Danmark. Smaalands-Farvandet. Masnedssund. Jernbanebro atter i Orden.

Jernbanebroen ved *Masnedssund* er atter i Orden, saaledes at Gennemsejling nu kan finde Sted gennem begge Løb. 54° 59³/₄' N. 11° 53³/₄' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2⁰/₁₂₆₁. København 1914.)

1336. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Taasinge W. og Drejø S. Sø-mærker udlægges.

I Løbet af Juli 1914 vil der blive udlagt en hvid og rød stribet Stage med 1 opad- vendt Kost over 1 Halmvisk paa følgende Steder:

- 1) Ud for *Vorsnaas-Pynt* i 5,0 m Vand paa 55° 00' (35") N. 10° 30' (53") E.
- 2) Ved Revet, der gaar i SE.-lig Retning fra *Drejø S.-Pynt*, i 3,8 m Vand paa 54° 57' (10") N. 10° 26' (32") E.

(Kort Nr. 157, 160, 238, 241, 243 og 253. Danske Lods Side 593 og 599. Som-Port. Side 65.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1337. Danmark. Kattegat. Sjælland. Tisvilde. Skydning.

Fra *Melby-Tollerup Overdrev* vil der i Aar blive skudt med Gevær ud over Søen paa følgende Tider: Den 5te og 6te August fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em., den 8de, 10de, 12te, 13de, 14de, 15de, 17de, 18de, 20de, 21de, 22de, 24de, 26de, 27de, 28de, 29de og 31te August, den 1ste, 3die, 5te, 7de, 8de, 10de og 11te September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em.

Tre Tønder med rødt Flag med hvid Spuns er udlagt i Farvandet ud for Skyde-pladsen i c. 3500 m Afstand fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 1300 m.

En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa 2 Flagstænger, der staar c. 800 m fra Kysten, den ene c. 900 m E. for *Liseleje*, den anden c. 900 m SSW. for *Stenpeleset* i den W.-lige Ende af *Tisvilde-Hegn*. Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

Naar Flagene er heist, er det forbudt at færdes mellem Tønderne og Land.

1350. Tyskland. Wesor. Wurster Watton. Løb forandret.

(⁶Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1736. Berlin 1914.)

Indløbet fra *Weser* til Løbet over *Wurster Watton* ligger nu tæt N. for den sorte Spidstønde 15. Det ny Løb, der er afmærket med 9 Prikker, støder til det gamle Løb noget W. for de to Telegraftønder. Tønde 15: 53° 43' N. 8° 23', 5 E.

1351. Tyskland. Jade. Oplysning om Fyrskibe m. m.

(⁶Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1814 og 1883. Berlin 1914.)

Aussenjade Fyrskib er udlagt, og Reservefyrskibet er inddraget. Fyrskibet ligger nu paa 53° 51' 35" N. 7° 56' 45" E.

Paa Grund af Farvandsforandringer i *Jade* er *Minsener Sand* Fyrskib flyttet til 53° 49' 24" N. 8° 04' 55" E.

Den øvrige Afmærkning er flyttet i Overensstemmelse med Løbets Forandring. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19¹/₈₆₈. København 1914.)

1352. Tyskland. Ems. Osterems. Bantsbalje. Afmærkning forandret.

(⁶Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1738. Berlin 1914.)

1. Som Anduvningstønde er udlagt en sort og rød lodret stribet Baaketønde med Ballon, mærket „*Bants-Balje*“, i 9 m Vand paa 53° 35' 02" N. 6° 56' 52" E.

2. I Stedet for den tidligere Anduvningstønde er udlagt en sort Spidstønde, mærket „*B I*“, paa 53° 34' 40" N. 6° 57' 37" E.

3. De øvrige sorte Spidstønder har nu Betegnelsen *B 2*, *B 3*, *B 4* og *B 5*, de røde Spirtønder *B A* og *B B*.

4. Den sorte Spidstønde paa 53° 34' N. 7° 00', 6 E. er inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1¹/₄₇₃. København 1914.)

1353. Holland. Hoek van Holland. Reserve-Taagesignal forandret.

(⁶Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 14/11360. s-Gravenhage 1914.)

Den 15de Juli 1914 flyttes Reserve-Taagesignalet fra Underenden af *Noorderhoofd* 1050 m udefter, samtidig forandres det til To-Stød hver 30 s., Stød 2, 5. Pause 5 s., Stød 2, 5 s., Pause 20 s. Signalet gives kun, naar Taagesignallapparatet paa Hovedet af *Noorderhoofd* er i Orden. c. 51° 59' N. 4° 05' E.

1354. Holland. Zeegat van Vlissingen. Westkapelle. Fyr forandret.

(⁶Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 15/11425. s-Gravenhage 1914.)

1. I *Westkapelleschen dijk* Fyr, NW.-Pynten af Sødiget, er indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 56¹/₂ til 61¹/₂, over Spidstønde Nr. 0. I øvrigt er Fyret uforandret. 51° 32', 4 N. 3° 26', 2 E.

2. I *Zuiderhoofd* Fyr, S.-Pynten af Sødiget, er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 105¹/₂ til 108¹/₂, over Spidstønde Nr. 0. I øvrigt er Fyret uforandret.

1355. Frankrig. Gravelinos. Fyr forandres.

(⁶Avis aux Navigateurs“ Nr. 287/1647. Paris 1914.)

I Løbet af 1914 borttages *Gravelinos* Fyr røde Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 200° til 207°, og der indsettes en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 186° til 193°. I øvrigt er Fyret uforandret. Under Arbejderne ved Forandringen brænder kun Fyrets hvide Lysvinkel. 51° 00' 17" N. 2° 06' 35" E. (Kort Nr. 180.)

1356. England. Medway Floden. Isle of Grain. Cockleshell Hard. Havnearbejder.

(⁶Notice to Mariners“ Nr. 984. London 1914.)

En Mole og en Ophalerbedding er under Opførelse. Yderenden af Arbejdspladsen er afmærket med røde Flag eller røde Lanterner. 51° 26¹/₄' N. 0° 43' E.

1357. England. Yarmouth. East Cross Sand. Tønde flyttet.

(⁶Notice to Mariners“ Nr. 985. London 1914.)

East Cross Sand sorte Spidstønde er flyttet c. 185 m S. efter. 52° 40' 35" N. 1° 53' 39" E. (eng. Kort Nr. 1543.)

1338. Danmark. Kattegat. Lysegrund. Fyrs Lysevøve foretaget.
Lysegrund Fyr. Lysevøve og Synsvide er foretaget til 10 Sm. Samtidig er Lanternen ombyttet med en Lanterne af samme Sort som den paa *Sjælland-Rov* Baakefyr. Den i Danske Lods Fig. 207 viste Afbildning ligner ikke mere. 56° 18' 11" N. 11° 47' 58" E.
(Kort Nr. 160, 210, 211, 227 og 247. Danske Lods Side 240. Fyr-Port. Nr. 100.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/818, pkt. 1. København 1914.)

1339. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Løseplads afmærket.
Ved en Løseplads for Fyld i *Horsens-Fjord*, N. for Skæringssengen mellem *Horsens* røde, faste Ledefyrlinie og *Sei* Mark grønne, faste Ledefyrlinie, er udlagt fire grønne Spidstønder. Tønderne ligger paa S.-Kanten af Løsepladsen. Tøndernes Retning er E. 1/2 N.—W. 1/2 S. Afstanden mellem Tønderne er c. 600 m. E.-lige Tønde: 55° 51' (08") N. 9° 59' (23") E.
(Kort Nr. 227 og 242. Danske Lods Side 209.)

1340. Danmark. Kattegat. Samsø. Maarup. Ledefyr anbragt.
NE. for *Maarup* Havn er anbragt 2 grønne Lanterner og NW. for Havnen 1 rød Lanterne. I Forbindelse med det røde Havnefyr paa W.-Molens Hoved dannes herved to Ledefyrilinier til Havnen. Lanterne tændes kun, naar Skibe, tilhørende Aarhusbugtens Dampskibsselskab, ventes. *Maarup* Havn Fyr: 55° 56' (15") N. 10° 33' (20") E.
(Kort Nr. 156, 160, 211, 227 og 252. Danske Lods Side 198. Havne-Lods Side 114. Fyr-Port. Nr. 171 A og B a og b.)

1341. Sverrig. Kattegat. Marstrand. Fyr forandres.
(„Underrøtelse for sjofarnde“ Nr. 28/717. Stockholm 1914.)
I August 1914 forandres *Marstrand* Fyr til et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 9 s. Det nye Fyr skal vises fra et hvidt Taarn NW. for det gamle Fyrhus, som bliver staaende. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 53' 35" N. 11° 34' 41" E.
(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 241.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1342. Norge. Skibaasvær. Djupsø. Fyr tændes.
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 10. Kristiania 1914.)

Den 1ste August 1914 tændes *Djupsø* hvide, røde og grønne Fyr med En-For-mørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 172°, fri E. om *Langskjær*, til 182°, fri W. om *Auker* ved *Moholmen*;
2. rødt i Pejlinger fra 182° til 211°, fri E. om *Løntallet*;
3. hvidt i — 211° - 229°, fri N. om *Økvangskallen*;
4. grønt i — 229° - 313°, fri W. om *Torskjær*;
5. rødt i — 313° - 334°, fri W. om *Svartøksen*;
6. hvidt i — 334° - 345°, fri E. om *Spejgrundens*;
7. grønt i — 345° - 352°.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 1ste August—30te April. 66° 07' 15" N. 12° 04' 25" E.

1343. Norge. Vega. Klabben. Fyr tændes.
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 10. Kristiania 1914.)

Den 1ste August 1914 tændes *Klabben* hvide, røde og grønne Fyr med En-For-mørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 98° til 101°, fri N. om *Skarsvåa*;
2. hvidt i — 101° - 103°, fri S. om *Jostjær*;
3. grønt i — 103° - 261°, fri S. om *Hansstøen*;
4. hvidt i — 261° - 276°, fri N. om *Solgrunden* Klokketønde;
5. rødt i — 276° - 332°, fri W. om *Flathillskjær*;
6. hvidt i — 332° - 4°, fri E. om de tørre Skær E. for *Seisker*.

Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 1ste August—30te April. 69° 34' 05" N. 10° 00' 17" E.

1344. Norge. Bronnøysund. Høstøgrund. Fyr tændes.
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 10. Kristiania 1914.)
Den 1ste August 1914 tændes et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 s, paa Varden paa *Høstøgrund*, ved *Bronnøysund* S.-lige Indløb. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 4 Sm. Fyrpæl. Brændetid: 1ste August—30te April. 69° 27' 40" N. 12° 11' 30" E.

1345. Norge. Vanelysfjorden. Torvikholmen. Aahjem. Fyr tændes.
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 10. Kristiania 1914.)

Den 20de Juli 1914 tændes *Aahjem* hvide, røde og grønne Fyr med En-For-mørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 118° til 132°, fri N. om *Saudekjærene*;
2. hvidt i — 132° - 144°, fri W. om *Søhougpynten*;
3. grønt i — 144° - 174°, fri W. om *Bekreskjær*;
4. rødt i — 174° - 17°.

Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 02' 55" N. 5° 31' 35" E.

1346. Norge. Steinskjæret. Vestre Karmund. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 10. Kristiania 1914.)

Den 15de Juli 1914 tændes *Vestre Karmund* hvide, røde og grønne Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 115° til 170°, fri E. om *Skæretbaerne*;
2. hvidt i — 170° - 174°, fri W. om *Skærene* ved *Søhaug*;
3. grønt i — 174° - 305°, fri W. om *Troldmannen* og *Storakerfæen*;
4. hvidt i — 305° - 314°, fri E. om *Karnønden*.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 24' 55" N. 5° 14' 10" E.

1347. Norge. Osnøsgavl. Fyr flyttet.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 10. Kristiania 1914.)

Osnøsgavl Fyr er flyttet til *Vikaklubben*. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 147°, fri E. om *Osnøsgavl*, *Lanngfæen* og *Storkobn-grunden*, til 152°, fri W. om *Skærene* ved *Vipransø* og *Søhaug*;
2. rødt i Pejlinger fra 152° til 230°, fri S. om *Vipransø*;
3. grønt i — 230° - 307°, fri W. om *W. Sørundsflv*;
4. hvidt i — 307° - 311°, fri E. om *Karnønden*.

Flammens Højde: 13 m. I øvrigt uforandret. Fyrets ny Plads: 59° 24' 30" N. 5° 15' 00" E.

1348. Tyskland. Helgoland. Südhafen. Grund.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1737. Berlin 1914.)

I *Südhafen* er rapporteret nogle Stenpuller c. 0,5 Sm 241 1/2° (nåsv. W. t. S. 1/2 S.) fra den E.-lige Fyrbaake paa *Düne*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. 54° 10' 47" N. 7° 54' 18" E.

1349. Tyskland. Woser. Belysning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1735. Berlin 1914.)

A. Følgende Lystønder er foran drevet:

A u s s e n v e s e r :

1. Lys- og Klokketønde 9 i *Duarsgat* viser nu rødt To-Blink hver 12 s., Blink 1,5 s., Mørke 2,5 s., Blink 1,5 s., Mørke 6,5 s., c. 53° 45' N. 8° 14' E.
2. Lys- og Klokketønden 0 i *Duarsgat* viser nu hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 s., Lys 7,5 s., Mørke 2,5 s., c. 53° 43 1/2' N. 8° 21 3/4' E.
U n t e r v e s e r :

3. Lystønde 30 ved *Nordenham* viser nu rødt To-Blink hver 12 s., Blink 1,5 s., Mørke 2,5 s., Blink 1,5 s., Mørke 6,5 s., c. 53° 28 3/4' N. 8° 29 1/2' E.
4. Lystønde 36 ved *Rechenfelde* viser nu rødt To-Blink hver 12 s., Blink 1,5 s., Mørke 2,5 s., Blink 1,5 s., Mørke 6,5 s., c. 53° 23 3/4' N. 8° 30' E.
B. Sort Spidstønde 4, SE. for *Roterand* Fyr, er flyttet c. 700 m i Retning 334 1/2° (nåsv. N. t. W. 1/4 W.) og ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt To-Blink hver 12 s., Blink 1,5 s., Mørke 2,5 s., Blink 1,5 s., Mørke 6,5 s., Under Isforhold ombyttes den

277

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe:

No. 942. Eastern Archipelago—Madura, South Coast. Kambing island—Beacons and buoys established in connection with measured distance. Position. Kambing island, eastern extreme. Lat. $7^{\circ} 18\frac{1}{2}'$ S., long. $113^{\circ} 13\frac{1}{2}'$ E. (a) Beacons: Details. Beacons have been erected on the eastern and western extremes of the island respectively. (b) Buoys: Details. A black and white buoy, with conical top-mark, has been established northward of the eastern and western extremes of the island respectively, at a distance of about $6\frac{1}{2}$ cables from the shore. (Notice No. 942 of 1914, dated 23rd June.)

Charts affected. No. 1654, Island of Java, eastern portion. No. 941b, Eastern Archipelago, sheet 2. Publications. Eastern Archipelago Pilot, Part I, 1913, page 141. Authority. Hague Notice, No. 1078 of 1914.

No. 963. India, West Coast. Cape Monze (Ras Muari) light—Addition to former Notice. Former Notice, No. 870 of 1914. Position. Lat. $24^{\circ} 49\frac{3}{4}'$ N., long. $65^{\circ} 40'$ E. Details. Add to list of Publications affected: Persian Gulf Pilot, 1908, page 120. (Notice No. 963 of 1914, dated 25th June.)

No. 973. Korea, West Coast. Kusan po entrance—Alteration in position of light-buoy No. 1. New position. At a distance of $3\frac{1}{10}$ miles (S. 86° W. Mag.), from the light-beacon, about 4 cables north westward of Youjiku to (North Brown island). Lat. $35^{\circ} 57\frac{1}{4}'$ N., long. $126^{\circ} 28\frac{1}{2}'$ E. Description. A black light buoy numbered 11, exhibiting a flashing white light. Remarks. This buoy was not formerly shown on chart No. 913. Variation. 5° W. (Notice No. 973 of 1914, dated 27th June.)

Charts affected. No. 913, Macau group to Clifford islands. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 626, 627. Authority. Seoul Notice, No. 152 of 1914.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Juli 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		107 $\frac{3}{4}$	108
Danmark	88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{3}{4}$
Norden	91—90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{3}{4}$
Gorm			
Carl	98— $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{3}{4}$
Dannebrog	103 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	103 $\frac{1}{2}$	103 $\frac{3}{4}$
Skjold	80 $\frac{1}{4}$ —79 $\frac{3}{4}$	80	80 $\frac{1}{4}$
Urania		18	19
Neptun	99 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	99	99 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896	103	102 $\frac{3}{4}$	103 $\frac{1}{4}$
Heimdal		111	111 $\frac{1}{2}$
Østasiatisko	131 $\frac{1}{4}$ —131	130 $\frac{3}{4}$	131
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	103 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	103 $\frac{1}{2}$	104
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vestorhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	66 $\frac{1}{4}$ —65 $\frac{3}{4}$	65 $\frac{3}{4}$	66
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiatisk Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.		82	82 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.		82 $\frac{1}{2}$	82 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvn. Kreditf.		88	90
4% — — 2. Serie.		92 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{4}$
4% — — 1.		94 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.		86 $\frac{3}{4}$	87 $\frac{3}{4}$
4% — —		89 $\frac{1}{4}$	89 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.		92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{1}{4}$
4% Østift. Kreditf.		89 $\frac{1}{2}$	89 $\frac{1}{2}$

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		148 $\frac{1}{2}$	150 $\frac{1}{4}$
Privatbank		108	106 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank		133 $\frac{3}{4}$	134 $\frac{3}{4}$
Handelsbank		141 $\frac{3}{4}$	142 $\frac{1}{4}$
Kbhvns Laane- og Diskontobank		92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain		84 $\frac{1}{4}$	81 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk.		122 $\frac{3}{4}$	121
Sukkerfabr.	215 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$	215 $\frac{1}{4}$	215 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	200 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	200 $\frac{1}{4}$	200 $\frac{1}{2}$

Veekselkursen d. 8. Juli 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.24	18.20
Paris	72.50	
Amsterdam	150.70	
Wien	75.60	

Notering paa Berlins Børs d. 7. Juli 1914.

Russiske Noter	214.10
4% Russiske Consols	86.80
3 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit	83.25
5% Mexikanske 1899	84.00
5% Rumænske Stats	99.75
1% — — 1890	95.00

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

„Forenede Dampsk.“ 56,000, „Danmark“ 128,000, „Norden“ 192,000, „Carl“ 200,000, „Dannebrog“ 352,000, „Skjold“ 196,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 76,000, „Heimdal“ 96,000, „Gorm“ 112,000, „Neptun“ 112,000, „Dansk-russisk“ 224,000, „Østasiatisk“ 92,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Udvalget har ogsaa haft til Overvejelse Spørgsmaalet om Adressekommission i Rusland, og det vedtoges, som der staar i Beretningen, at opfordre Rederne til energisk at modarbejde Adressekommissionen, og Udvalget endes i dette Øjemed om Ordlyden af en saadan Opfordring, der har været oplaget i *Dansk Sofartstidende*. Rederne og Mæglerne maa nu tage Affære og se at komme bort fra Adressekommissionen, og det tror jeg heller ikke vil være saa vanskeligt, naar der arbejdes alvorligt derpaa.

En tredje Ting, Udvalget har haft under Overvejelse er den Klausul i de franske Trælastimportørers Certeparti, hvorefter Skibet skal betale Diskonto af halv Fragt. I og for sig tør man vel ikke benægte, at disse franske Syndikat-Certepartier er ret gode, men der er alligevel denne uheldige Bestemmelse om, at Skibet skal betale Diskonto af den halve Fragt ved kontant Udbetaling af Fragten. Det er jo ikke nogen rimelig Bestemmelse, for naar et Skib har udført en Rejse, bør ogsaa den fulde Fragt af Lasten være fortjent uden Afdrag. Men der er vist i Øjeblikket næppe noget at gøre ved den Sag. The Baltic and White Sea Conference har haft dette Spørgsmaal under Overvejelse, men har endnu ikke formaaet at løse det paa tilfredsstillende Maade, idet Befragterne, naar man har forlangt denne Klausul strøget, har forlangt en hel Del andre til Gengæld. Derved er der endnu ikke opnaaet noget for Conferenceen.

Mægler H. A. Hansen: Med Hensyn til Adressekommissionen til Rusland vil jeg bemærke, at om Vinteren er der jo en Tid, da der ikke fragtes Laster til Rusland, og det gælder da særlig om, at der ved de første Fragter, der derefter slutes til Rusland tidligt paa Aaret, lages Afstand fra Adressekommissionen. Er man først begyndt at slutte Fragter med Adressekommission, er det vanskeligt at komme derfra igen. Men at det kan gennemføres, kan ses deraf, at vi i de allerfleste Tilfælde, hvor vi har forlangt det — hvad vi stadig gør — er blevet fri for Adressekommissionen. Lad os være varsomme særlig om Foraaret med at indgaa paa Adressekommissionen, for har først et Firma sluttet med den, er det bekendt overalt, ligesom naar man har sluttet til en lavere eller højere Fragt end den sædvanlige. Vi skal huske paa, at det haster ikke med at slutte Fragter, som man ikke har Brug for i Øjeblikket men først om et Par Maaneder. Lad os kæmpe fremdeles for at blive fri for Adressekommissionen. Det har vist sig, at man i mange Tilfælde, hvor man tidligere havde den, er blevet fri for den.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af Nordamerika, hvorfra der var et ganske godt Begær for Korn-tonnage pr. Juli—September, hvilket medførte lidt højere Rater, har de hjemgaaende Markeder ellers ligget trent og gør det fremdeles. Der spores gennemgaaende ikke megen Lyst til at fragte mere end højst nødvendigt, da Redernes og Købmændenes Ideer med Hensyn til Rate er for langt fra hinanden. Maskinmesterstriden i England menes at ville blive bitagt i Mindelighed, og den udøver i hvert Fald ingen Virkning paa Fragtmarkedet i Øjeblikket. Kulfragterne til Østersøen holder sig temmelig uforandret, men ad Middelhavet til er de kendeligt daarligere, fra Wales nærmest omkring 9 d. lavere end for en Uge siden, til enkelte Pladser endog mere. Der betaltes iøvrigt bl. a. som følger:

Østen. Ris Saigon/tre Havne Frankrig, Fres. 24, Juli. Kurrachee 12/ à 12/6 til én udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet (Frankrig ekskl.), Juli. Bombay 14/6 Død-

vægtbasis én, 15/ to Havne U. K. eller Kontinentet, 6 d. ekstra Dunkerque eller Havre, 15.—31. Juli.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Nikolajeff, Odessa, Kherson omkring 6/6 Rotterdam, 6/9 à 7/ Weseren, 7/3 à 7/6 Hamburg, prompt, fra Azow 7/6 à 8/ Basis Rotterdam pr. medio Juli, 9/ pr. 5. August, Fres. 9 Genua eller Marseille, prompt. Erts 8/3 Poti/Rotterdam, 8/6 Antwerpen, 9/3 Fleetwood (700—700), 5/7½ Nikolajeff/Rotterdam (7.000 med 2,500—2,500 Tons daglig).

Middelhavet etc. Erts 8/6 Straton/Stettin (4.600). 5/7½ Carthage/Dunkerque (5.800). 5/6 Hornillo Bay/Glasgow (5.000). 5/9 Talanta Kanalen/Middlesbro (4.000), alle med fri Despatch. Fra Bilbao 4/4½ Rotterdam, 4/9 à 5/ Middlesbro.

Nordamerika. Planker St. John N. B. 34/ Glasgow, 37/6 Mersey og Cork, Juli. Korn fra Montreal 2/3 à 2/4½ Avonmouth eller Rotterdam pr. Juli, 2/6 pr. August, 2/9 pr. September, 3/ Middelhavet, Juli. Fra New Orleans eller Galveston 3/4½ Middelhavet, August, 3/6 Neapel pr. 1.—15. September, 3/9 Bordeaux pr. Oktober. Tommer Pensacola 93/9 én Havn Middelhavet (1.700 Stds.), Juli—August. Bomuld fra Savannah etc. 32/ paa Form = O: til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 12/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, c. 15.—20. Juli, 15/ pr. September—Oktober, 13/6 Basis én Havn Danmark eller Sverig, 15.—30. Juli. Quebracho Santa Fé 18/ Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg, Juli.

Østersøen. Fra St. Petersborg Pulpwood Mk. 22—23 Rotterdam, Fres. 33½ Terneuzen: Korn 1/1 Rotterdam, 1/2¼ London, 1/3¾ Brake, 1/4½ Bremen, 1/7½ à 1/9 Rouen. Kortprops Englands Østkyst 26/ Firth of Forth 28/, Cardiff 30/. Riga ligger uforandret. Sukker fra Stettin 5/6 à 5/9 London. Fra Botten sluttedes bl. a. 24/ D. B. B. 2 Umea/London (800), 35/ Raumo/Limerick og Tralee (600), 28/ Wasa/Kingslym (475), Fres. 32 Trångsund/Ghent.

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 5/ Kronstadt eller St. Petersborg 4/7½ Memel (4.800 med 800 Lønning), 5/ Bandholm (2.200), 3/6 Hamburg (1.600—1.800), 7/ Algier, 7/3 à 7/6 Marseille (4.500), 7/6 Genua (3.800), 8/9 Palermo (2.800). Humberen 5/ à 5/1½ Kronstadt, 5/3 Reval eller Pernau, 7/3 à 7/9 Genua, 9/6 Barcelona (2.200), 14/ Buenos Aires. Firth of Forth 5/3 Kronstadt, 5/1½ Helsingfors, 5/ Sundsvall, 5/3 Kjøbenhavn (1.100), 5/9 Nakskov (1.300). Cardiff eller Newport 5/7½ Kronstadt, 6/ à 6/9 Lissabon (c. 2.000), 7/ à 7/3 Genua (4.000—6.000), Fres. 8.75 Marseille, 8/ Barcelona, 7/6 Aleksandria (5.300), 7/6 Neapel (3.800), 8/3 Venedig (4.000—5.000), 13/10½ Monte Video, 14/6 River Plate, 15/ Rosario.

Skrevet den 7. Juli 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet stadig uforandret i Øjeblikkets Noteringer. I Bottenhavene og Finskebogten er der kun faa disponible Trælaster til mindre gode Havne, som Rederne kun ugerne slutter til. Rusland har nogle faa Oliekagelaster, hvorimod der er flere Laster fra Petersborg pr. August. Danmark og Tyskland ligger mat, dog er der enkelte Kornlaster. Østnorge har nogle Is-, Feldspath- og Trælaster med et lille Tillæg i Raterne. Returfragterne Vest fra er ligeledes uforandrede med tilstrækkelige Ladninger til den fragtløse Tonnage £ 7 à 8 pr. Keel Kul til danske og svenske Østersøhavne. Clay- og Oliekagefragter uforandrede.

Angaaende de mindre Skibe er Forholdene paa det nærmeste uforandrede. Nordtyskland er med Hensyn til Kornlaster ret stille, og nogen Bedring kommer næppe før nyt Korn Fremkomst; ny Rug ventes i Begyndelsen af August, eventuelt allerede i Slutningen af denne Maaned. Norge noterer for Feldspath elendige Rater; til Stettin 4½ à 4 ¾ M. og til Hamburg noget lignende. Sverig

noterer bl. a. fra Lysekil til Stettin $3\frac{3}{4}$ M., Stralsund M. 3.80; fra Halmstad Strand til Eckernförde $3\frac{3}{4}$ M., Slesvig $4\frac{1}{4}$ M. Sydsverig er uforandret med tilstrækkelige Tilbud af Sten og Træ. Danmark er fra Provinserne stadig mat; ogsaa med Cementlaste er det for Tiden smaat bevendt. Kjøbenhavn sluttede Brokker til Lübeck $3\frac{1}{2}$ M. Rug til Horsens 14 Øre. Majs til Præsto 12 Øre. Kul til Marstal 14 Øre; mulig Omladning fra de ventede Majsdamperne vil komme, hvis ikke Majsen er beskadiget, hvorfor der næres nogen Frygt; ellers er der ingen særlige gode Udsigter derfra, men overdrevent mange fragtsøgende Skibe er der just heller ikke for Tiden.

Fra Sø og Land.

Naar Tyrkerne agerer Sofolk om Vinteren. Den bergenske Dampner «Captain Bennett» blev, skriver «Norg. Hand. og Sjøft.», solgt til Tyrkiet sidste Sommer, og i December var Skibet under Navn af «Altai» paa Vej fra Bergen med tyrkisk Mandskab om Bord. Kommen ud i Nordsoen fik man imidlertid daarligt Vejr, og Skibet returnerede til Bergen med sit Mandskab, som ikke taalte Soen Nord paa. Tyrkerne laa nu i længere Tid i Bergen, hvor de gjorde sig bemærket ved deres hensynsløse Opræden overfor Befolkningen. Med delvis norsk Mandskab afgik endelig «Altai» igen fra Bergen.

Turen gik ganske godt over Nordsoen, og «Altai» kom til Blyth efter c. 30 Timers Fart. Men saa var det ogsaa forbi for en Tid. Skibet blev liggende i Blyth en Uge efter at have indtaget 600 Tons Kul. Da man endelig kom af Sted, var det Meningen, at Kursen skulde sættes direkte mod Konstantinopel. Det blev der dog ikke noget af. Af et Privathæv fra en af de Ombordværende fremgaar det, at man fik lidt uroligt Vejr, da man kom udenfor Blyth. Da der blev meget Vand paa Dækket, sank Modet hos Tyrkerne. Man laa i et Døgn for at se Vejret an, men der blev ingen Forandring, og saa blev man enig om at gaa ind til første franske Havn for at sælge 100 Tons af Lasten, da Tyrkerne mente, at Skibet var for dybt lastet. Første Februar laa «Altai» fremdeles i Cherbourg, hvortil den var søgt ind og vedkommende Brevskriver havde ingen Ide om, naar man skulde fortsætte.

For øvrigt har man det godt om Bord. Maden er upaaklagelig, og Maskine og alt er ellers i bedste Orden.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 5./7. — Amalienborg pass. Kieler Kanal 5./7. — Brattingsborg pass. Cape Henry 4./7. — Borglum afg. West Hartlepool 29./6. — Dansborg ank. Newport 4./7. — Elsborg afg. Methil 4./7. — Esrom pass. Konstantinopel 5./7. — Flynderborg ank. Boness 4./7. — Frederiksborg pass. Gibraltar 1./7. — Guldborg afg. Burntisland 4./7. — Gurre ank. Huerva 29./6. — Hammorsbus afg. Penarth 4./7. — Harrildshørg pass. Kjøbenhavn 4./7. — Hundborg pass. Skagen 30./6. — Jelling pass. Ushant 27./6. — Jomsborg ank. West Hartlepool 4./7. — Jungshoved afg. Cardiff 13./6. — Jægersborg afg. Huerva 3./7. — Kallundborg ank. Barcelona 28./6. — Kalo ank. Riga 2./7. — Klumpenborg afg. Petersborg 4./7. — Kronborg afg. Poti 4./7. — Lejre afg. Passages 4./7. — Marselisborg afg. Kjøbenhavn 4./7. — Næsborg afg. Penau 4./7. — Randelsborg pass. Skagen 30./6. — Rosenborg pass. Ladingen 4./7. — Silkeborg pass. Gibraltar 4./7. — Skanderborg afg. London 5./7. — Skødsborg pass. Hammeren 6./7. — Spigerborg ank. Memel 3./7. — Stegelborg ank. Kristinestad 5./7. — Stjerneborg ank. Oran 4./7. — Søborg ank. West Hartlepool 5./7. — Taaruborg pass. Kjøbenhavn 4./7. — Ulfshørg pass. Gibraltar 2./7. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 5./7. — Vordingborg ank. Petersborg 5./7. — Ørkild ank. Huerva 27./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Petersborg 6./7. — Johan Siem, Nielsen,

ank. Petersborg 3./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 2./7. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 2./7. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstad 3./7. — Excellence Pleske, Tamebek, ank. Sarpshørg 1./7. — Michael Outchoukoff, Harboe, er afg. New Richmond til Bristol. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Camphellton 1./7. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Cork 2./7. til Miramichi. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 1./7. — Newa, Dahl, afg. Limerick 26./6. til Camphellton.

Det østasiatiske Kompagni. Fionia afg. London 7./7. hjemg. — Tranquebar afg. Penang 6./7. hjemg. — Arabien ank. Kjøbenhavn 3./7. — Cathay afg. Port Said 5./7. hjemg. — Kina afg. Sabang 21./6. hjemg. — Annam ank. Vladivostok 7./7. hjemg. — Samui ank. Rotterdam 28./6. hjemg. — Selandia afg. Middlebro 6./7. udg. — Jutlandia afg. Singapore 1./7. udg. — Indien ank. Hongkong 7./7. udg. — Siam pass. Gibraltar 6./7. udg. — Rhodesia afg. Portland 24./6. udg. — Transvaal ank. San Francisco 24./6. udg. — Natal ank. Antwerpen 3./7. udg. — Bintang afg. Portland 13./6. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 21./6. hjemg.

Vesterhavet. Polly, Mathiasen, afg. Brahestad 7./7. til Almeria. — Johanne, Mikkelsen, afg. Portland 7./7. til Casablanca. — Stella, Schiff, ank. Barcelona 6./7. — Gerda, Iversen, ank. Casablanca 6./7. — Valborg, Jepsen, ank. Brahestad 6./7. — Olga, Christensen, ank. Räsö 6./7. — Karla, Nielsen, ank. Palma 6./7. — Nora, Lauritsen, pass. Helsingør 6./7. for Barcelona. — Inger, Skou, ank. Lowestoft 6./7. — Nancy, Pedersen, ank. Barcelona 5./7. — Dagmar, Sørensen, afg. Iviza 2./7. til Great Yarmouth. — Laura, Thøgersen, ank. Landskrona 5./7. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 4./7. for Valencia. — Bodil, Jensen, pass. Helsingør 4./7. for San Feliu. — Fylla, Brinch, ank. Nakskov 4./7. — Ulla, Hansen, ank. Åbo 3./7. — Nørma, Begn, ank. Antwerpen 3./7. — Ellen, Hansen, afg. Portland 3./7. til Barcelona. — Nexos, Basse, ank. Marseille 3./7. — Nordsoen, Nielsen, pass. Helsingør 3./7. for Tarrogon. — Cito, Thoft, ank. Marseille 3./7.

Urania. Svend, Schmidt, afg. Karrebøksminde 7./7. — Urania, Clausen, ank. Valencia 6./7.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Immingham 7./7. — Holland, Poulsen, ank. Warkworth 7./7. — England, Bennetsen, ank. Hobro 6./7.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Chanteny 7./7. — Sara, Jensen, afg. Kjøbenhavn 7./7. — Helene, Sørensen, ank. Randers 7./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Blyth 5./7. — Valborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 5./7. — Sjælland, Svarrer, ank. Svendborg 7./7. — Estrid, Hansen, ank. Windau 28./6. — Agnete, Dam, ank. Aarhus 5./7. — Gunhild, Hansen, ank. Räsö 6./7. — Hermia, Farup, afg. Dieppe 4./7. — Alise, Jørgensen, afg. Kolding 3./7.

A. P. Mollers Rederier. Angelica Mærsk pass. Kjøbenhavn 4./7. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 7./7. — Chassie Mærsk pass. Ouessant Creach 5./7. — Eleonora Mærsk afg. Petersborg 4./7. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 3./7. — Laura Mærsk pass. Kjøbenhavn 3./7. — Lexa Mærsk ank. Petersborg 4./7. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 4./7. — Sally Mærsk ank. Newport Mon 6./7.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 28./6. for Petersborg. — London, Larsen, ank. Petersborg 27./6. — Paris, Andersen, ank. Leith 1./7. — Bryssel, Kaas, pass. Kjøbenhavn 1./7. for Terneuzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 22./6. — Wien, Bøck-Hansen, ank. Tofte 25./6. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 25./6.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Windau 5./7. — Guldfaxe, Faber, ank. Amsterdam 3./7. — Skinfaxe, Henningsen, ank. Ghent 3./7. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 5./7.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Passages 29./6. — Nelly, Clausen, ank. Manchester 3./7. — Lilly, Bang, ligger i Kjøbenhavn. — Alexy, Sørensen, afg. Petersborg 5./7. til Lübeck. — Dagny, Clausen, ank. Rochefort 5./7. — Mary, Dahn, ank. Petersborg 7./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Odense 27./6. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Horsens 18./6. — Nordpol, Nielsen, ank. Genua 21./6. — Faunuy, Th. Nielsen, ank. Amsterdam 5./7.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Aarhus 7./7. — Fyen, Nielsen, ank. Riga 6./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tynen 6./7. — Martha, Christensen, afg. Archangel 8./7. — Elna, Rathje, ank. La Rochelle 29./6. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Dock 27./6. — Harriot, Larsen, ank. Lovisa 7./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Hartlepool 5./7. — Simone, Møller, afg. Karlholm 2./7. — Jeanne, Olsen, afg. Sörnäs 4./7. — Vera, Riso, ank. Memel 5./7. — Daisy, Jørgensen, afg. Rouen 7./7. — Annine, Leth, afg. Archangel 27./6. — Kamma, Løffler, ank. Memel 8./7. — Betty, Lagesen, ank. Genua 6./7.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Grimshy 2./7.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Sundsvall 4./7. — Enighedon, Jensen, ank. Stugsund 4./7.

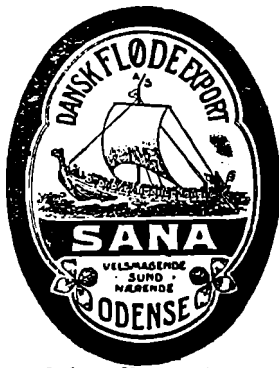
Sejlskibe.

Svendborg. Cornwall, Petersen, ank. Borgå 30./6. — Geffion, Lund, ank. Folkestone 30./6. — Emanuel, Hansen, ank. Petersborg 1./7. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Helsingør 1./7. — Kamra, Fisker, ank. Warkworth 2./7. — Niels, Nielsen, ank. Raumo 2./6. — London, Andersen, ank. Geestemünde 2./7. — I. Lotz, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 3./7. — Maagen, Jensen, ank. Riga 2./7. — Rossing, Larsen, ank. Gelle 2./7. — Gimbria, Larsen, ank. Solombal 4./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 4./7. — H. C. Jensen, Larsen, ank. St. Johns 3./7. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Wemyss 5./7. — Solon, Rasch, ank. Kingslynn 3./7. — Sophie, Hansen, ank. Gelle 6./7. — Elisabeth Eff, Hansen, ank. Helsingør 5./6. — Fædres Minde, Nielsen, ank. St. Valery 6./7. — Marie, Nielsen, ank. Boness 4./7. — Danmark, Hnsfeldt, ank. Kjøbenhavns Red 6./7. — Fylla, Hansen, ank. Sundsvall 6./7. — Peter, Hansen, ank. Liban 6./7. — Vera, Jensen, ank. Fowey 6./7. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Guernsey 6./7. — Criterion, Nielsen, ank. Wismar 7./7. — Concordia, Møller, ank. Glasgow 7./7.

Ero. Sophie, Mølleman, ank. Stockholm 1./7. — Christian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 30./6. — Elsa, Boye, ank. Swinemünde 1./7. — Freya, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 30./6. p. R. I. Sika. — Amor, Hansen, er afg. Teignmouth til Stockholm. — Gloria, Kronmann, ank. Porsgrund 30./6. — All, Hansen, ank. Eckerförde 2./7. — Viking, Weher, ank. Koncardine 1./7. — Kathinka, Olsen, ank. Riga 1./7. — Mars, Stegmann, ank. Bloendos 1./7. — Tyuroyri, Vatson, ank. Thorshavn 2./7. — Laura, Jensen, ank. Dysart 1./7. — Arietis, Andersen, ank. West Wemyss 1./7. — Vigilandt, Jacobsen, ank. Dysart 3./7. — Christiane Petersen, ank. Aalborg 3./7. — Merkur, Christensen, ank. Sandervaa 4./7. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 3./7. — Vega, Petersen, ank. Aalborg 3./7.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 9. Juli 1914. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat.) — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Fragtmarkedet. Fra So og Land. — Efterretninger for Solarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede
Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Indreg. Varemærke.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibshypothekbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteragaade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

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: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

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: Kristiansgade 1. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobbersmed,
Tlf. 1060 Odense. Tlf. 1900
Alt Skibsarbejde udføres.
Leererandor til D. F. D. S. med flere.

TIVOLI

Sommeræson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncortor i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
Koncortor. — Operetter,
Vaudeviller, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Sen- og Helligdag:
Stor Føst med Illumination
og Fyrværkori. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Telefon 6430. **SKIBE** Tlgr.-Adr.: „Frelights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

Tlf. A. NYHOLM Tlf. 2159

Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen „JOMSBORG“

AARHUS, via A via Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesserer til
Skibsprovantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Singtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Kontorist eller Clerck.

En ung Mand, 21 Aar, sø-
ger Plads som sandan, helst
ved Mæglerfoged, hvorved 3½
Aars praktisk Kendskab. —
Handelsskoleeksamen.

G. A. E. JENSEN,
ndr., Skibsmægler P. Rudbeck-
Larsen, Marlagør.

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOOLOG. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Porlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands — Tlf. 27 og 427, Natl. 427 — Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspill, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Steurens 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 Smørepapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

LANDMANDSBANKEN

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

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 reell behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edevarne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritifælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Henthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Møgleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“ Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassea Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

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.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

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.

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Haugsgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS BAGE OVNE

KABYS KOMFURER I ALLE STØRRELSER

SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassea Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassea Syning.

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

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

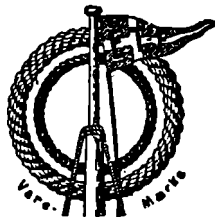
SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and 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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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 Brede	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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

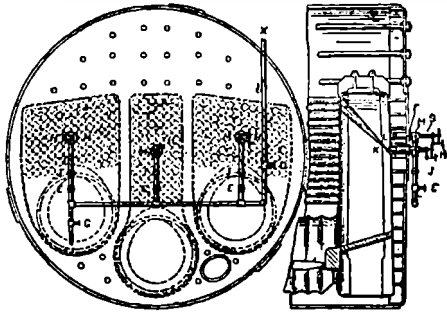
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Juli 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den lugreste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at holde Røgkammerdærene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Selen gør direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækret.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER: 1403 — 1405
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 3053 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



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 Skibshuude. Eneforhandling for Danmark hos **Emil A. Schneider.** Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn. Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.	Compositioner	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde				
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

Kjøbennavns Flydedok og Skibsværft.
Piiial: 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.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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 Skrucaksler 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“.

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER
MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER HAM
etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1912 & 1913 **GULDMEDEILLE** 1912 & 1913
TUXHAM MASKINFABRIK - KJØBENHAVN, VALBY

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester Nøhavn 27 Alt Skibsarbejde udføres. Specialitet: Skibskloetter

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 Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — eller Mønstre 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 Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direkteur V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramdr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Koh. K Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 16. Juli 1914.

Kronprins Frederiks Fond og Harboøre Fonden. Der foreligger nu Beretning om disse for Sømandsstanden og Fiskerne velgørende Fonds Virksomhed i Aaret 1913.

Af Kronprins Frederiks Fond er der udbetalt i Understøttelser til Redningsmænds Efterladte og invalide Redningsmænd 4.300 Kr. og til Efterladte efter Sømand og Fiskere, der er omkommen under Udøvelsen af deres Kald, samt til Sømand og Fiskere, der herved er bleven lemlestet, 2.475 Kr. Fondens Grundkapital tilligemed Reservefonden udgjorde den 31. December f. A. c. 408,000 Kr., og samme var i Aarets Løb forøget med over 10,000 Kr. Fonden oppebærer derhos aarlig 1,000 Kr. af de Spanjerske Legater og 1,200 Kr. af Etatsraad Stoltenbergs og Hustrus Legat.

Af Harboørefonden, som er stiftet for de ved Ulykken den 21. November 1893 fra Harboøre omkomne Fiskeres Efterladte, er der i faste Understøttelser til 19 Personer udbetalt c. 5,600 Kr. og i midlertidige Understøttelser til 10 Personer 2,364 Kr. Desuden oppebærer de fast understøttede i Livrenter tilsammen 1,980 Kroner. Til Islandsættelse af Enkernes Huse fra Harboøre er anvendt 400 Kr.

Medens Kronprins Frederiks Fonds Kapital stedse vokser, er det modsatte Tilfældet med Harboørefonden, idet denne i de forløbne 20 Aar er forringet med c. en Tredjedel. Den udgør nu c. 108,000 Kr., og Kapitalforbruget har i sidste Aar været c. 4,400 Kr.

Regnskaberne er approberet af Enkedronning Louise, som siden Kong Frederik den 8.s Død har været Protektrice for de to velgørende Fond.

—h.

I efternævnte danske Damp- og Motorskibe er for Tiden oprettet Radiotelegrafstation. Krigsskibe: »Hvalrossen«, »Delphin«, »Sværdfisken«, »Havmanden«, »Havfruen«, »Najaden«, »Nymfen«, »Thetis«, »2den April« og »Dykkeren«.

Koffardiskibe: »C. F. Tietgen« (Tjenestetid: under Overfarten), »Hellig Olav« (under Overfarten), »Oscar II« (under Overfarten), »United States« (under Overfarten), »Viking« (ubestemt), »Selandia« (ubestemt), »Fionia« (ubestemt), »Jutlandia« (8—10 Form., 12—2 og 6—10 Eftm.), »København« (hele Døgnet), »Frederik VIII« (hele Døgnet), »Annam« (ubestemt).

En Anerkendelse af dansk Motorindustri. Den Anseelse, som dansk Motorindustri nyder i Udlandet, og som paa en saa glimrende Maade blev stadfæstet ved »Selandia«s Ry, har aller givet et Resultat, som tjener vor Motorindustri til Ære, idet det store, fra sine Marine-Leveranceer bekendte franske Firma Belleville, efter i nogen Tid at have fabrikeret Tuxham-Raaolliemotorer for Skibe, nu ogsaa har ønsket at opnaa Ret til Fabrikation af stationære Tuxham-Raaolliemotorer til Drift af Fabriker, Elektricitetsværker o. lign. — Forhandlinger herom har fundet Sted i Paris med det Resultat, at Motorer af dansk Konstruktion, System »Tuxham«, nu ogsaa vil blive fabrikeret i Frankrig. Firmaet Belleville er væsentligst beskæftiget som Leverandør til forskellige Landes Mariner, ved hvilke »Tuxham-Motorer saaledes vil faa Indpas. Firmaet »Tuxham«, der med sine Tuxham-Motorer driver en betydelig Eksport, har saaledes fojet endnu et Led til den Anseelse, som danske Motorer nyder i Udlandet.

Dæksladninger af Tommer. London, 9. Juli. Under Behandlingen af Handelsministeriets Budget i Underhuset i Dag udtalte Handelsminister Burns, idet han refererede til den kommende internationale Konference, der skal beskæftige sig med Spørgsmaalet angaaende Dæksladninger af Tommer, at Konferencen vil blive afholdt i det kommende Efteraar, og han haabede, at alle de Stater, der havde deltaget i Konferencen angaaende Sikkerheden til Sos, vilde deltage i Konferencen. Ministeren haabede, at det vilde lykkes snart at naa til en international Overenskomst, hvorved der fastsattes en Maksimums-Størrelse for Dæksladninger af Tommer, saaledes at der opnaas Sikkerhed under alle Vejrforhold.

(Ritz. Bur.)

Det 7. nordiske Søfartsmøde. Malmø, 13. Juli. Det 7. nordiske Søfartsmøde afholdes i Malmø i Dagene fra den 27. til den 29. Juli under Protektion af Kong Gustaf og med Kronprinsen som Ærespræsident. Det forberedende Arbejde til Mødet er udført af et Udvalg under Forsæde af den svenske Minister i Kjøbenhavn, Günter, Viceformand i Udvalget er Skibsreder Sigurd Hedberg og Sekretær, Advokat M. Waldenström.

Mødets Forhandlinger afholdes paa Raadhuset. Af Programmet, der er gengivet i dette Blads Nr. 26, fremgaar, at de bebudede Foredrag behandler Emner af vidtrækkende økonomisk Betydning.

Der har allerede tegnet sig henved 250 Deltagere.

I Forbindelse med Søfartsmødet og som integrerende Del af dette afholder »Svensk Forening for international Søret« sit Aarsmøde med Foredrag om søretsige Spørgsmaal.

(Ritz. Bur.)

Svitzers Bjergningsentreprise. Frederikshavn, 8. Juli. Svitzers Bjergningsentreprise har i Gaar faaet overdraget en stor Opgave, idet den er blevet anmodet om at bjerge den store belgiske Passagerdamper »Gotland«, som den 24. Juni strandede paa Cornwalls Klippekystr. Et engelsk Bjergningsselskab har forgæves forsøgt at bjerge Skibet. Svitzers »Viking« afsejlede i Aftes fra Frederikshavn til England for at begynde Bjergningen.

»Empress of Ireland«s Undergang. Quebec, 11. Juli. Den af Undersøgelseskommissionen i Anledning af »Empress of Ireland«s Undergang afsagte Kendelse gaar ud paa, at Katastrofen skyldes, at Damperen »Storstad« ændrede sin Kurs.

(Ritz. Bur.)

Endt Strejke. Firmaet Cadenius & Grah n i Kotka meddeler os, at en Strejke, som begyndte der den 1. Marts, endelig er blevet bilagt, og at Arbejdet blev genoptaget den 9. ds. ved alle Savmøllerne og Pulp-Fabrikerne. Strejken ved Kassebords-Fabriken (A/B. Gutzeils Lådfabrik) fortsattes derimod, men da de fleste Varer fra dette Firma gaar med Ruteskibene, har denne Strejke ingen videre Betydning for Rederne i Almindelighed.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Øen Chios og Byen Tokio i Japan er erklæret for smittet af Pest.

Skoleskibet Viking passerede Gibraltar den 10. ds. paa Rejse til Savona.

Vi henviser til omstaaende Annonce fra C. K. Hansen, hvorefter Lærlinge kan antages i Firmaets Skibe paa særdeles fordelagtige Vilkaar.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortsat.)

Fyr- og Afmærkningsforhold (derunder Signalvæsen).

Som det fremgaar af Aarsberetningen for 1912 har Repræsentationen — paa Foranledning af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« — indstillet til Ministeriet for Handel og Søfart, at der paa Grund af Faaborg Havns Uddybning anbringes en Vager paa Skrams Flak og en Prik ved Avernakø, samt at der af Hensyn til de store Skibe, der nu gaar til de jyske Havne, anbringes en Klokkeboje — eventuelt en Vager — ved Ljushagen paa Samso, da denne er meget let at underlobe ved diset Vejr.

I denne Anledning har Marineministeriet beordret Vagerinspektoren til i en nærmere Fremtid at udlægge et Styrbords Sømærke med en opadvendt Kost ved N. V. Spidsen af Skrams Flak i 5 m Vand.

Derimod har det paagældende Ministerium nærmest af økonomiske Aarsager ment ikke at se sig i Stand til at imødekomme de foreslaede ovrigt Foranstaltninger, og bemærker med Hensyn til en Klokketonde ved Ljushagen paa Samso, at en Navigation, der er baseret paa Brugen af Lod, maa anses for sikrere end en Navigation, der tager Sigte paa at finde en Klokketonde, hvis Hørevidde ikke kan ansættes til over 200 à 300 m, eller en almindelig Vager, ved Passage af et Sted som Ljushagen, hvor 10 m Kurven giver en fortrinlig Vejledning.

Repræsentationen har haft Lejlighed til overfor Ministeriet for Handel og Søfart at afgive Betænkninger angaaende Spørgsmaalet om Afmærkning af et Areal paa Middelfrøens sydlige Del til Udkastning af Affald fra Københavns Havn.

Sagen har haft det Forløb, at Marineministeriet vel vil anvise det paagældende Areal til bestemte Formaal, men det har imødekommet Repræsentationens Ønske om, at Vandbygningsvæsenet i saa Tilfælde maa have sin Opmærksomhed henvendt paa den ved Udkastningen foraarsagede Opfyldning, saaledes at denne eventuelt kan slandses, hvis den

maatte vise sig at faa en mindre heldig Indvirkning paa Strømforhold eller Opgrunding andre Steder, ligesom Ministeriet til enhver Tid vil være villig til at bistaa Vandbygningsvæsenet med saadanne Oplysninger, som kan være af Betydning for det paagældende Forhold.

Repræsentationen har — under Henvisning til sin i 1911 i saa Henseende fremsatte Anbefaling — paany henstillet til Regeringen, at Spørgsmaalet om paa visse nærmere angivne Steder at oprette Signalstationer for Signalering om Natten, lages under fornyet Overvejelse, idet Repræsentationen har tilføjet, at der fra Dampskibsfartens Side lægges stor Vægt paa, at der tilvejebringes saadanne Signalstationer, samt at dette finder Sted efter Omstændighederne saa hurtigt som muligt.

Ministeriet for Handel og Søfart har i denne Anledning tilskrevet Repræsentationen, at det har foranlediget, at Spørgsmaalet for Tiden er Genstand for Overvejelse mellem Delegerede fra de i Sagen interesserede Ministerier.

Til Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen med Hensyn til et af det russiske Handelsministeriums Søfartsafdeling udarbejdet Isbryder-Signalreglement bemærket, at den — i Henhold til tidligere Skrivelser desangaaende — stadig formener, at der vil være Anledning til at lade Spørgsmaalet om en international Drøftelse af Sagen op paany, og Repræsentationen har henstillet til Ministeriet, at det under Vinterens Forløb gennem Gesandtskabet i St. Petersborg maa blive muligt at erholde Meddelelse om, hvorledes det russiske Reglement har virket.

En Meddelelse angaaende nye engelske Signaler mellem Skibe, der bugserer, og Skibe, der bugseres, har Repræsentationen ladet cirkulere blandt de i Spørgsmaalet interesserede Foreninger.

Repræsentationen har til de interesserede Foreninger udsendt Eksemplarer af Overenskomst med Sverig angaaende ligelydende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vrag signaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vragfyrskib eller anden Afmærkning af Vrag.

Paa Foranledning af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har Repræsentationen tilskrevet Marineministeriet, at den kan tiltræde den nævnte Forenings Udtalelse om det formentlig formaalstjenlige i, at Brændetiden for de danske Fyr i taaget Vejr bliver den samme som efter de nye engelske Bestemmelser, saa-

ledes at de lændes en Time før Solnedgang og slukes en Time efter Solopgang.

Ministeriet har derefter tilskrevet Repræsentationen, at det allerede tidligere har haft sin Opmærksomhed henvendt paa den paagældende Sag, og at det har truffet Foranstaltning til, at der paa Finanslovsforslaget for Finansaaret 1915—16 søges bevilget de fornødne Midler til Gennemførelse af den omhandlede Foranstaltning.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Ved Afsnittet Navigationsvæsenets Omordning og Ændring af Søneringsloven udtalte

Formanden: Jeg antager, at det er de fleste Tilstedeværende bekendt, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse for kort Tid siden var samlet i Svendborg og vedtog en Udtalelse af følgende Indhold:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening har holdt Bestyrelsesmøde i Svendborg, hvor Landstingsudvalgets Betænkning og Ændringsforslag til Lovforslagene om Navigationsundervisningen og Søneringen m. m. drøftedes.

Bestyrelsen var enig om, at dersom disse Forslag skulde blive til Lov i den af Udvalget vedtagne Afvæltelse, vilde det i Fremtiden blive endnu vanskeligere end hidtil at faa Navigatorer og Besætning til Sejlskibene.

Heller ikke forstaa Bestyrelsen, af hvilken Grund Eksamenskravene skal skærpes i saa høj Grad, som foreshaet, da vi, som Forholdene nu er, er fuldt ud paa Højde med andre Nationer.

Bestyrelsen endes om at henstille til Generalforsamlingen, at Sejlskibsrederne indstiller Nybygning eller anden Anskaffelse af Sejlskibe, eventuelt sætter samme under en anden Nations Flag, hvor man har bedre Udsigt til at faa Navigatorer og Besætning. Den Risiko, Rederne løber derved, at befrægtede Skibe ikke kan afsejle i rette Tid paa Grund af manglende Navigatorer og Besætning, tør man ikke udsætte sig for.«

Forudsætningen var altsaa, at disse Lovforslag blev til Lov. Det er de imidlertid ikke blevet, og Bestyrelsen mener derfor ikke, at vi bør stemme om denne Udtalelse i Dag. Mangt og meget kan forandre sig, inden Sagen atter kommer for Rigsdagen, saa at Lovene maaske kan faa en helt anden Form, end de har i Øjeblikket. Bestyrelsen vil dog gerne gøre Rede for, hvorfor den mente det nødvendigt at gaa saa skarpt til Værks. Bestyrelsen har flere Gange paa Generalforsamlingerne faaet at høre, at vi var for vage i vor Opræden, at vi var for medgørlige. Det synes vi ikke altid var med Rette, men da der her kom en Sag, som var af særlig Interesse for Foreningen, vilde vi vise, at vi ikke sov helt, men kunde tage en kraftig Bestemmelse.

Jeg maa begynde min Redegørelse med at gaa lidt tilbage i Tiden. For en halv Snes Aar siden blev der som bekendt nedsat en Kommission til at udarbejde Forslag til en Omordning af Navigatoruddannelsen. Kommissionen delte sig i et Flertal og et Mindretal, og der gik nogle Aar uden Resultat. Saa for c. 3 Aar siden nedsattes en ny Kommission angaaende samme Sag. Resultatet af denne Kommission blev de to Udkast til Lov om Navigationsundervisningen og til Lov om Søneringen. Det Resultat, som Kommissionen er kommet til, finder vi temmelig uheldigt for de større Sejlskibe. Hvad de mindre Skibe angaar, har vi arbejdet indtrængende paa at faa særlig Grænsen for Østersøsejladen udvidet. Allerede for 5—6 Aar siden henvendte Dansk Sejlskibsrederi-Forening sig til Ministeriet og forelagde det et Forslag til en Udvidelse som den, der nu er foreslaet. Dengang blev det ikke saa velvilligt optaget, men efterhaanden som Tiden gik, fik man Øjnene

op for Berettigelsen af vort Krav om, at naar andre Nationers Skibe havde Ret til at sejle i denne udvidede Fart, burde vi ogsaa have det. Jeg antager, at det er en af Grundene til, at baade Ministeriet og Landstinget er gaaet med til denne Udvidelse af Grænsen for den indskrænkede Fart. Vi har altsaa her opnaaet et stort Resultat, som Bestyrelsen selvfølgelig er meget glad over.

Dampskibsrederne har ikke opnaaet saa meget, men dog lidt; de er bleven fri for Kravet om udvidet Skibsførereksamen som Vilkaar for Ret til at føre Udvandrer-skib, og der er stillet dem — forøvrigt ogsaa os i Udsigt — at hvis man kan skaffe Skoleskibe til Uddannelse for Styrmand, skulde Kravet om de 6 Maaneders Sejlads mellem Styrmandseksamen og Skibsførereksamen kunne bortfalde for de saaledes uddannedes Vedkommende. Dampskibsrederne har allerede taget fat; Østasiatisk Kompagni bygger et Skib til denne Uddannelse. »C. K. Hansen« har ogsaa truffet Anstalter til, at de Folk, der sejler i Selskabets Employ, ligeledes har Udsigt til at slippe for denne Sejlads. Dampskibsrederi-Foreningen har ogsaa Magt og Midler til at sørge for, at deres Folk kan komme i Laereskibe. Men vi, Sejlskibsrederi-Foreningen, mangler Midler, vi kan ikke udsende Øvelsesskibe for vore Folk. Navigationslærerne har ogsaa opnaaet nogle Forbedringer, der er blevet vist dem Imødekommet fra Regeringens Side. Kun vi Sejlskibsredere har, synes vi, ikke faaet nogen Indrømmelser. Tværtimod har vi i det væsentlige kun faaet Skærpselser. (Hør! Hør!) Naar vi taler om Skærpselser, er det ikke selve Eksamensfordringerne, saaledes som de til Slut blev, som vi har saa meget imod. Til at begynde med var der Tale om at skærpe Undervisningskravene saa meget, at Forberedelsen til Eksamen vilde tage 4—6 Maaneder mere end nu. Ved et af de sidste Møder i Fællesrepræsentationen mødte Kontorchef Krogh med Fuldmagt fra Ministeriet til at oplyse os om, at det vilde blive forandret, idet man vilde arbejde hen til, at Undervisningstiden skulde blive c. 18 Maaneder, altsaa omtrent som nu. Da vi hørte det, sagde vi, at saa kunde vi ikke have saa meget imod, at man ændrede Undervisningsfagene, tog noget fra og lagde noget andet til, som vi fandt unyttigt. Der bliver jo indført noget, som vi finder nyttigt, særlig Undervisningen i Engelsk; den kan vi kun være glad ved. Nogen absolut Garant for at det bliver saaledes, har vi ikke faaet, men naar Kontorchef Krogh har faaet Fuldmagt fra Ministeriet til at gøre den nævnte Meddelelse, er det dog ikke hen i Vind og Vejr. Derfor udtalte Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentanter i Fællesrepræsentationen, at det var et godt Grundlag, og mente, at vi nok skulde kunne komme videre med det. Men saa kom Spørgsmaalet om Sejladsen mellem Eksaminerne. Til at begynde med blev der foreslaet et Aars mellemiggende Sejlads. Der blev dog paa samme Møde, saa vidt jeg erindrer, talt om, at man kunde gaa ned til 9 Maaneder, hvad Regeringens Forslag kom til at lyde paa, og Landstinget har vedtaget, at denne Sejlads skal indskrænkes til 6 Maaneder. Det kan være meget rart med denne Indskrænkning, men lad os som praktiske Folk se paa, hvad denne Sejlads vil betyde. Det kan være meget godt, at Navigatorerne faar oprisket deres Kundskaber, at de altsaa tager 1ste Del af Eksamen og saa sejler lidt, og derefter tager 2den Del; men noget tilsvarende til denne mellemiggende Sejlads forlanger man ikke af Studenterne, ikke af de polytekniske Kandidater eller Lærerne. Hvorfor skal vi være Stedbørn? Det er for stor en Byrde at lægge paa os. Vi magter den ikke. Vi ønsker meget at slippe for denne Sejlads mellem Eksaminerne. Vi regner, at det store Flertal af Folk først kommer til Søs i 14—15 Aars Alderen; derefter skal de sejle i 3 Aar, for de kan tage Styrmandseksamen, og naar de har taget den, skal de paa ny sejle 1 Aar og opfylde Betingelserne for 1 Aars Sejlads som Matros m. m., for de kan faa Ret til at monstre som Styrmand, medens den nuværende Styrmandseksamen giver Ret til at sejle over hele Verden, lige meget om det er i en lille Skonnert paa Østersøen eller i et

Udvandrerkskib til Amerika. For at kunne blive Fører af store Skibe skal man have sejlet to Aar som Styrmand. Men der er desuden den Hage derved, at man skal have fyldt 25 Aar og vil saaledes i mange Tilfælde have en Uddannelsestid paa c. 10 Aar, og for de flestes Vedkommende endog meget længere. Spørgsmaalet om opnaaet 25 Aars Alder som Betingelse for Erhvervelsen af Bevis som Skibsfører har været behandlet i Fællesrepræsentationen, og den er kommet til det Resultat, at det ikke er for meget at forlange, at man for at have Ret til at føre et hvilket som helst Skib, Passagerskib, Udvandrerkskib osv. skulde være 25 Aar gammel. Men der er stadig denne mellem Eksaminerne liggende 6 Maaneders Sejlads, som er os imod. Hvorfor skal den stikkes imellem? Er ikke 10 Aars Uddannelse nok? Ja, hvis det endda kun drejede sig om 6 Maaneder. Men vi ved jo alle, at det er ikke saa lige til at gaa fra Eksamensbordet om Bord i et Skib, sejle paa det i 6 Maaneder og saa gaa tilbage paa Skolen. Livet er ikke saa oplagt. I de fleste Tilfælde vil Vedkommende komme til at vente i maanedsvis. Mellemtiden vil blive ikke 6 Maaneder men 9—10, ja maaske flere Aar. Det kan vi være overbevist om, og vi kan være overbevist om, at de, som har taget Styrmandseksamen, vil ikke let gaa tilbage paa Skolen og tage Skibsførereksamen, fordi deres Lommer er tomme, naar de har taget Styrmandseksamen. Der vil gaa baade Vinter og Vaar flere Gange, før de atter har faaet samlet saa meget sammen, at de kan tage Skibsførereksamen. Vi mener, at det heldigste for de unge Mennesker og for os er, at de kan tage begge Eksaminer, naar de er i Gang med at læse, og kan blive fri for denne Mellemliggende Sejlads paa 6 Maaneder. Jeg tvivler for øvrigt paa, at de kan tage den sidste Eksamen paa 6 Maaneder. Eksamen skal jo for Fremtiden kun holdes to Gange om Aaret, og Følgen deraf vil blive, at kan de paa gældende ikke tage den paa 6 Maaneder, saa kan de ikke komme op igen før om ny 6 Maaneder. Det bliver 12 Maaneder til. Denne Ordning vil betyde en Skærpelse, som vil medføre et uforholdsmæssigt stort Offer af Tid og Penge. Jeg tror nu, at man er bedre tjent med at Navigatorerne bliver fri for den mellemliggende Sejlads, saa at de kan tage begge Eksaminer i et Træk. (Hør! Hør!)

Efter de ny Regler skulde altsaa en Styrmand ikke have Ret til at føre Skib alene paa Styrmandseksamen, naar han forøvrigt opfylder Betingelserne herfor, men den Styrmandseksamen, man nu forbereder, skal lægges tilrette saaledes, at Forberedelsestiden til den ogsaa bliver 12 Maaneder. Altsaa faar Manden i Virkeligheden samme Læretid, som han har til at tage den nuværende Styrmandseksamen, som berettiger ham til at føre Skib over hele Verden, men der er det »aber« ved, at den ny Styrmandseksamen ikke giver ham Ret til at føre Skib over hele Verden, men kun til at føre Skib paa indtil 200 Tons paa Nord- og Østersøen. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har i Fællesrepræsentationen og overhovedet kæmpet for, at en Mand, der har taget Styrmandseksamen, vedvarende skulde have Ret til at føre dansk Sejlskib paa indtil 500 Tons i samme Omfang som nu. Hertil har man sagt, at saa faar man en Klassedeling, men det faar man ogsaa ved den foreslaede Ordning. Ved denne er Grænsen draget ved 200 Tons, men hvad enten man trækker den ved 200 eller ved 500 Tons, bliver der en Klassedeling.

Det tredje Punkt, som har ligget os særlig paa Sinde, er, at der i Lovforslaget om Søneringen slaar, at paa dansk Sejlskib af over 300 Tons i Part paa fremmede Verdensdele skal være ansat mindst 3 Navigatorer. Det finder vi for meget forlangt. Vi vil gerne have Tallet 300 forandret til 400. Jeg har i Ministeriet sagt: 500 Tons, men lad os sige: 400 Tons. Det er ofte vanskeligt nok at faa 2 Navigatorer, og hvor meget vanskeligere vil det ikke blive at skaffe 3 Navigatorer. Jeg har set et Tilfælde, hvor et Skib laa i en spansk Havn, og hvor Styrmanden var blevet hjemsendt, og der blev telegraferet hele Danmark rundt og til Hamburg og Antwerpen efter en Styrmand.

Skibet var under Certeparti til Brasilien, Ladningen var Salt, og det skulde være derovre i Tide, for Slagtetiden stod for Døren. Skibet skulde og maatte sejle. Der var ikke andet for vedkommende Fører at gøre end at henvende sig til Konsulen paa Stedet og søge om Tilladelse til at sejle som eneste Navigator med Skibet, hvilket Konsulen til sidst gik ind paa. Men skete der nu i et saadant Tilfælde Uheld, f. Eks. at Foreren blev syg eller lignende, saa vilde Myndighederne vist til syvende og sidst komme og bebrejde Rederen, at Skibet har sejlet med kun én Navigator. Det er forfærdeligt kedelige Forhold at arbejde under. Jeg synes, at alt peger i Retning af, at vi maa gøre noget for at faa flere Navigatorer. Vi har set Skibe være nødt til at ligge og vente 3—4—5 Dage for at faa et Par Dreng og saa faa en eller to fra et eller andet Sted i Tyskland. Før de kom, kunde Skibet ikke komme af Sted. Det er ikke lystelige Forhold. Jeg er bange for, at den Slags Tilfælde vil indtræffe i højere Grad, jo mere man skærper Navigatoruddannelsen i Stedet for at lette Adgangen til Standen. Jeg tror ikke, at man ved at skærpe Uddannelsen vil faa mere Tilgang. For en halv Snus Aar siden, da man kom ind paa disse Tanker om at uddanne Sømandene mere, var der maaske mere Rimelighed deri end nu; man havde dengang rigelig Tilgang af Søfolk og Navigatorer. Men allerede for 5 Aar siden begyndte det at knibe, nu maa man tage Forholdene, som de er nu og ikke regne med, at man for 5 à 10 Aar siden kunde faa Navigatorer og Mandskab nok.

All dette har gjort, at vi har ment, at skulde vi gøre noget, maatte vi fremkomme med en kraftig Protest mod dette Lovforslag og søge at faa saa mange Lettelser med Hensyn til Uddannelsen som muligt. Derfor fremkom denne Protest, som mange har fundet temmelig skarp, ja, man har endogsaa sagt til mig, at den indeholdt en Trusel. Dertil har jeg svaret: Dansk Sejlskibsrederi-Forening er ikke fremkommet med nogen Trusel, men Dansk Sejlskibsrederi-Forening har forhandlet og er fremdeles villig dertil, omendskønt det lader til, at man ikke bryder sig en Snus om os, men fører Loven igennem saadan, som man selv synes, den bør være. Det bliver en Falliterklæring for os, vi kan ikke mere, vi løber fast. Vi er nødt til at have Styrmand, og vi kan da ikke tage Hensyn til, om de er danske eller ej, naar Skibet er sejlklaart og skal sejle. Jeg haaber ikke, at det skal komme dertil. Jeg er selv saa patriotisk i Sindet, at det vilde gøre mig ondt; men naar man aldrig tager Hensyn til vor Mening, er man nødt til at sige rent ud, hvorledes det kan komme til at gaa. Vi har ment, at det, vi har gjort, var i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Interesse. Det kan være, at der skal skarpe Midler til, før at vi kan blive hort, og det kunde være, at den Udtalelse, vi har fremsat, er blevet hort adskillige Steder, hvor en mere valen Udtalelse ikke var blevet hort. Hvis vi havde sagt: vi vil m a a s k e henstille til Dansk Sejlskibsrederi-Forening at gøre det og det, saa vilde det lille Ord m a a s k e have taget Brodden bort, og vi var ikke blevet hort. Jeg har forhandlet lidt med højere vedkommende, og det kunde være, de vilde komme med nogle Lempelser, inden Lovforslagene faar deres endelige Skikkelse. Derfor mener Bestyrelsen, at vi ikke skal anmode om en Afstemning om den af Bestyrelsen fremsatte Udtalelse, men at jeg skulde lægge Sagen frem, saaledes som jeg nu kort har gjort det. Skulde nogen ønske at fremsætte en anden Mening end den, jeg har, skal det være mig en Fornøjelse at optage en Diskussion. Jeg tror nu ikke, at nogen Reder, som har Skoen paa og ved, hvor den trykker, vil imødegaa mig, men det maa blive dem, som ser paa Sagen med lettere Sind og har mindre Arbejde med Vanskelighederne, end vi har. (Fortsættes.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsreguleringen hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synshøjde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lysstyrke er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1388. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Söderarm. Tjårfvén. Lystønder udlægges midlertidig.
(„Underrøttelser for søfarende.“ Nr. 27/750. Stockholm 1914.)
Ombrent den 25de Juli 1914 udlægges til Forsøg — uden nærmere Bekendtgørelse — midlertidig to røde Lystønder, der viser hvidt Et-Lyn hver 1 s., SW. for Tjårfvén paa c. 59° 47' 16" N. 19° 22' 35" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1501. København 1913.)

1389. Tyskland. Pillau. Skydeovælsér.
Ifølge Meddelelse til Udenrigsministeriet vil der fra den 27de Juli til den 15de August 1914 inklusive blive skudt fra Kystbatterierne ved *Pillau* ud over Søen fra Kl. 8 Fm. Desuden vil ogsaa Nattskydning finde Sted.

Under Skydningen er Ind- og Udpassage forbudt. De Dage, der skydes, er et rødt Flag hejst paa Lodstaarnet. Flaget nedhales efter endt Skydning. De Dage, der ikke skydes, er et hvidt Flag hejst paa Fyrtaarnet. Under Nattskydningen slukkes Baakelyrene. *Pillau*: c. 54° 38½' N. 19° 54' E.

1390. Tyskland. Jasmund Fyrskib atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1885. Berlin 1914.)

Jasmund Fyrskib er atter udlagt. 54° 36' 00" N. 13° 41' 42" E. Som Følge heraf gives ikke længere Taagesignal fra *Stubbenkammer*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1250. København 1914.)

1391. Tyskland. Flensborg Fjord. Kalkgrund Fyrskib atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1894. Berlin 1914.)

Kalkgrund Fyrskib er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. c. 54° 50' N. 9° 53½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1138. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1392. Danmark. Sundet. Helsingør. Tid- og Vindsignaler ophører midlertidig.
Fra den 24de Juli d. A. gives de daglige Tid- og Vejrsignaler ved *Helsingør* ikke i et Tidsrum af 12 Dage paa Grund af Eftersyn. 56° 02' (06") N. 12°

1439. Sardinien W.-Kyst. Oristano Bugt. Kap S. Marco. Tænding af Fyr opsat.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 234/526. Genova 1914.)

Fyret paa *Kap S. Marco* vil ikke blive tændt i 1914. *Kap S. Marco*: 39° 51½' N. 8° 26' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/993. København 1914.)

1440. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. Torpedoskydning.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 285/1689. Paris 1914.)

En Skydeplads for Torpedoer er afmærket med Tønder mellem Øen *Tino* og E.-Kysten af Bugten. Man skal holde mindst 1 Sm E. om *Tino*, der ligger paa 44° 01½' N. 9° 51' E.

1441. Italien W.-Kyst. Isola di Ponza. Hjælpefyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 247/551. Genova 1914.)

For at afhænge Grunden *Le Formiche* er der tændt to røde, faste Hjælpefyr. Synsvidde: 5 Sm. a) Det ene vises fra et Fyrhus ved Foden af Fyret paa *Punta della Guardia (Faraglione)*, det er synligt i Pejlinger fra 235¾° til 265¾°. Flammens Højde: 96 m. 40° 52' 38" N. 12° 57' 17" E. b) Det andet vises fra et Fyrhus paa Balkonen af Fyrtaarnet paa *Rotonda della Madonna*, det er synligt i Pejlinger fra 301½° til 341½°. Flammens Højde: 56 m. 40° 53' 40" N. 12° 58' 19" E. *Le Formiche* Grund ligger i Skæringen af ovennævnte Hjælpefyrs Lysvinkler.

1442. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Gaiola. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 257/565. Genova 1914.)

Lys- og Klokketønden ved *Gaiola* Grund er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. Lysevne: 6 Sm. 40° 47' 07" N. 14° 11' 21" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/2440. København 1913.)

1443. Sicilien E.-Kyst. Catania. Lystønde udlagt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 247/550. Genova 1914.)

Ved Yderenden af den ny Mole, som udgaar fra Kysten S. for *Sciarra Biscari* Pynt, er udlagt en Lystønde, der viser rødt, fast Lys, c. 450 m 269° (misv. W. ½ N.) fra Fyret paa E.-Molens (den ydre Moles) Hoved. Man skal holde Lystønden om Bagbord for Indgaaende. Vageren, som tidligere laa her, er inddraget. *Catania*: 37° 29½' N. 15° 06' E.

1444. Sicilien S.-Kyst. Scoglitti. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 257/568. Genova 1914.)

Fyret ved *Scoglitti* Ankerplads viser nu hvidt Et-Blink hver 8 s., Lys 3 s., Mørke 5 s. 36° 53' 30" N. 14° 25' 45" E.

1445. Sicilien W.-Kyst. Favignana. Punta Sottile. Fyr forandres midlertidig.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 258/572. Genova 1914.)

Fyret paa *Punta Sottile*, W.-Pynten af Øen *Favignana*, forandres om kort Tid — uden nærmere Bekendtgørelse — til midlertidig at vise hvidt Et-Lyn hver 10 s., Lyn 0,5 s., Mørke 9,5 s. Lysevne: 10 Sm. Det midlertidige Fyr vises fra Foden af Fyrtaarnet. 37° 56' 01" N. 12° 16' 22" E.

1446. Grækenland. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 148 og 149. Athen 1914.)

Efterfølgende Fyr vil blive tændt:

A. Bevogtede Fyr:

1. *Lacca* Pynt, Øen *Paro*. Et Fyr, der afvekslende viser hvidt, fast Lys og hvidt Tre-Lyn hver 20 s., Fast Lys 10 s., Tre-Lyn 10 s., Synsvidde: beholdsvis 17 og 23 Sm. 39° 14' N. 20° 09' E.

Ifølge Meddelelse fra Lodskaptainen i *Malmö* er Dybden over de paa *Lille-Grund* udlagtede Cementskælle 0,2 m. Skællene er udlagtede paa en 1,0 m Palle, der ligger i 3 å 4 m Vand paa 55° 30' 41" N. 12° 46' 33" E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 249 og 250. Danske Lods Side 316.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1884. København 1914.)

1394. Svørrig. Sundet. Skanör. Fyr forandret.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 27/752. Stockholm 1914.)

Skanör Fyr er forandret saaledes, at Lyset nu er:

1. hvidt i Pejlinger fra 30° til 111°.
2. grønt i — 111° — 153°.
3. hvidt i — 153° — 173½°.
4. rødt i — 173½° — 184½°.
5. hvidt i — 184½° — ind over Land.

I øvrigt uforandret. 55° 24' 57" N. 12° 49' 41" E.

(Kort Nr. 210, 249 og 250. Danske Lods Side 317.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/688. København 1914.)

1395. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. Nyord NW. De fire Koste SW. Palle rapporteret.

En Kutler med 1,0 m Dybgaende rapporterer at have rørt Grunden c. 400 m NW. for den hvide Stage med Halmvisk paa NW.-Siden af *Lønggrund*. Pullen er af meget ringe Udstrækning. 55° 03' (45") N. 12° 09' (25") E.

(Kort Nr. 257.)

1396. Danmark. Smaalands-Farvandet. Gulborg-Sund. Nykjøbing Syd. Nordmands-Sand. Sten borttaget.

Stenen, der var fundet i Løbet over *Nordmands-Sand*, er borttaget, og den midlertidige Afmærkning er inddraget. c. 54° 43¼' N. 11° 53' E.

(Kort Nr. 244. Danske Lods Side 560.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/872. København 1914.)

1397. Danmark. Lille-Bølt. Børgense. Sømærke udlægges.

Vagteren med hvid Stage og Halmvisk, som den 15de Juli 1914 udlægges ved *Børgense*, skal ligge paa E.-Siden af den ydre, gravede Rendes N.-Ende og ikke som tidligere angivet ved den indre, gravede Hende. 55° 34' (48") N. 10° 05' (05") E.

(Kort Nr. 156, 160, 241 og 242. Danske Lods Side 376. Havne-Lods Side 38. Søm.-Kort. Side 44.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/285, pkt. 1. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1398. Sverrig. Götoborg Skærgaard. Oskar IV's Fort. Skydning.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 27. Stockholm 1914.)

Den 18de, 20de, 21de og 22de Juli d. A. skydes der med Kanoner fra *Oskar IV's* Fort fra Kl. 10 Fm. til Kl. 1 Efm. Under Skydningen er røde Flæg højt paa Øen *Ålsborg*, *St. Varholmen*, *Buskir* og *Gæveskär*.

Under Skydningen er Farvandet inden for Limien *Ålsborg*—*Gäsesund*—*Hisingens* S.-Strand—*St. Varholmen* S.-Spids—*Grööv* S.-Spids—*Buskir* Fyr—*Gulhö* Hølvud—N.-Kysten af *Gulhö*, *Brennö* og *Rövö*—N.E.-Plynt—*Lerholmen*—*Ålsborg* spærret for Søfads, dog maa maskindrevne Skibe passere Farvandet med størst mulig Fart. *Buskir*: 57° 38¼' N. 11° 40¾' E.

1399. Norge. Skagerrak. Kristianfjord. Afmærkning forandret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/210 og 211. Kristiania 1914.)

1. Stagen med Kost ved *S. Fjæse*, c. 1¼ Sm WNW. for Torgaanten Fyr, er inddraget, og en Jernstang er anbragt paa den W.-ligste 1,2 m (4 Fod) Baae. *S. Fjæse*: 59° 09¼' N. 10° 48¼' E.

2. Stagen paa *Boleboen*, c. 0,6 Sm N. t. E. for *Færdø* Fyr, er flyttet c. 0,2 Sm N.E. t. N. efter til N. *Boleboen* 6,6 m (21 Fod) Grund. N. *Boleboen*: 59° 02¼' N. 10° 32,5' E.

3. Stagen paa 3,4 m (11 Fod) Baean c. 0,8 Sm NW. ½ N. for *Leiestenen* Fyr

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 2083/1677. Paris 1914.)

1. De to Ledefyr *Cornet*, det røde, faste Forfyr, 47° 15' 58" N. 1° 56' 04" W., og det hvide, faste Bagfyr, 47° 16' 08" N. 1° 56' 44" W., er nedlagte.

2. Den sorte baadformede Tønde, *Amon du banc de Pambouf*, er inddraget. 47° 17' 45" N. 2° 02' 46" W.

3. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er midlertidig udlagt i Skæringen mellem Fyrlinien *Donges amon* og den nedlagte Fyrlin *Cornet*. 47° 17' 37" N. 2° 02' 11" W.

1431. Afrika. Gambia. Gambia Floden. Anduvningstønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1066. London 1914.)

Anduvningstøndet er forsvundet og erstattet med en sort og hvid tænet Tønde uden Klokke. 19° 33½' N. 16° 48½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 57/2448. København 1913.)

1432. Afrika. Simons Bay. Roman Rocks-Fyr midlertidig forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1069. London 1914.)

Roman Rocks Fyr er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3 s. c. 34° 11' S. 18° 27¾' E.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1433. Brasilien. Para-Floden. Guajara-Indløb. Fyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1009. London 1914.)

Det hvide, faste Fyr paa E.-Siden af Flodmundingen er nedlagt. 1° 32' S. 48° 30' W.

1434. Rio de la Plata. Montevideo. Lystønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1859. Berlin 1914.)

Røvet ved den SE.-lige Del af *Isla Libertad* i *Montevideo* Bugt er afmærket med en Lystønde, der viser rødt Et-Lyn, og som ligger i 2,8 m Vand 0,1 Sm 150° (misl. SE. t. S.) fra SE.-Hjørnet af Bygningen paa Mitten af Øen. c. 34° 53,6' S. 56° 13',6' W.

1435. Rio de la Plata. Punta Artilleria S. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1036. London 1914.)

Vraget af Hulken „*Plumá*“ ligger 5,4 Sm S. for *Punta Artilleria*. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt 150 m NW. for Vraget paa 34° 32' 30" S. 57° 34' 00" W.

1436. Argentina. San Blas S.-lige Indløb. Punta Segunda Barranca. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1028. London 1914.)

Paa *Punta Segunda Barranca* er tændt et hvidt Fyr, der viser Tre-Lyn hver 10 s., Lyn 0,1 s., Mærke 2 s., Lyn 0,1 s., Mærke 2 s., Lyn 0,1 s., Mærke 5,7 s. Flammens Højde: 50 m. Synsvide: 18 Sm. Sort, sekskantet, 37 m højt Taarn med rød og hvidstribet Fyrmester-Bolig E. for Taarnet. Fyret, der var tændt til Forsøg, er nedlagt. 40° 45¾' S. 62° 16½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/688. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1437. Sardinien N.-Kyst. Porto Torres. Uddybning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1833. Berlin 1914.)

Banken ved det W.-lige Molehoved er borttaget. Dybden her er nu 6,1 m 6,2 m. Tønden ved E.-Enden af Banken er inddraget. c. 40° 50½' N. 8° 24' E.

1423. England. Themsen. North Edinburgh Channel. Dybde aftaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1067. London 1914.)
Dybden er betydelig aftaget i Nærheden af *Shingles Patch* Tønde Nr. 3. Mindste Dybde i Løbet N. for denne Tønde er nu 7,6 m. *Shingles Patch* N.-Ende: 51° 33' N. 1° 16½' E.

1424. England E.-Kyst. Harwich Indsejling og Barrow Deep. Lystønde ud-lægges. Oplysning.

(„Notice to Mariners“ Nr. 47. Trinity House, London 1914.)
a. Ontrent den 31te Juli ombyttedes Tønden paa N. *Shipwash* med en sort og hvid, vandret stribet Lystønde, der har en Kugle som Topbetegnelse, og skal vise hvidt To-Blink hver 10 s., Blink 1½ s., Mørke 2 s., Mørke 5 s. Nærmere Meddelelse følger, naar Udlægningen er udført. 52° 01' 18" N. 1° 38' 15" E.
b. *Barrow Deep* Fyrskib ligger ikke i 11,5 men i 15,5 m Vand.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/475 og 25/1198. København 1914.)

1425. England. Yarmouth. NE. Cockle. Tøndes Boliggenhed.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1073. London 1914.)
NE. *Cockle* sorte Spidstønde ligger nu 1,9 Sm 102° (misv. SE. t. E. ¾ E.) fra *Winterton* Fyr. 52° 42' 20" N. 1° 44' 50" E. (eng. Kort Nr. 1543).

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1426. England. Bristol Kanal. Bridgewater Bar. Dybde forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1002. London 1914.)
Som Følge af Forandringer i Dybden paa Barren er følgende Note indført i de *engelske* Kort Nr. 1157, *Bridgewater port* og Nr. 2682, *Nash point to New passage*:
„Betydelige Forandringer i Dybderne finder stadig Sted. Kortet maa derfor benyttes med stor Forsigtighed.“
51° 14' N. 3° 07' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1238. København 1914.)
1427. Irland W.-Kyst. Great Skellig Island Fyr. Taagesignal gives.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1108. London 1914.)
Taagesignal. Tre-Knald hver 10 m., gives nu c. 185 m NW. for *Great Skellig Island* lave Fyr. Signalet gives i en Højde af 95 m og høres næppe i Pejlinger fra 178° til 240°. 51° 46½' N. 10° 33' W.

1428. Irland S.-Kyst. Cork. White bay. Lødefyr og Lystønder tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1003. London 1914.)
1. I *White bay* er tændt følgende røde, faste Fyr, der i 31° (misv. NE. ½ E.) leder W. om *Harbour rock* og E. om *Turbot* Banke:
a. Forfyret staar c. 590 m 117° (misv. SE. ⅓ S.) fra Forfyret i Nærheden af *Carlisle* Fort.
b. Bagfyret staar c. 90 m 31° (misv. NE. ½ E.) fra Forfyret og 108° (misv. SE. ⅓ E.) fra Forfyret i Nærheden af *Carlisle* Fort.
2. W. for *Harbour rock*, c. 830 m 284° (misv. NW. t. W.) fra *Roche point* Fyr, er udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink.
Forfyret: 51° 48½' N. 8° 15¼' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1429. Atlanterhavet. Dampskibsruiter forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1072. London 1914.)
Paa Grund af de sidste Israpporter er de fælles Dampskibsruiter i det N.-lige *Atlanterhav* forandret til de normale Ruiter for Tiden 1ste Februar—31te August. Vest-gaende Skibe skærer 47° W. paa 41° 30' N. og østgaende paa 40° 30' N.

4. Stagen i S.-Kant af 6,5 m (21 Fod) Baalen paa *Storegrund*, SE. for *Raus*, er flyttet til S.-Kant af den W.-ligste Baae, c. 0,4 Sm SE. t. S. ¾ S. for *Raus* S.-Pylt, der ligger paa c. 59° 12', 7 N. 10° 42', 8 E.

5. Stagen paa 5,6 m (3 Fv.) Baalen i SW.-Kant af *Billekrak*, NE. for *Jælgæu*, er inddraget, og Stagen paa 5 m (16 Fod) Baalen nordenfor er flyttet til W.-Kant af Baalen. *Billekrak*: c. 59° 30', 2 N. 10° 37', E.

6. Stagen paa *Langegrunden* 3,1 m (10 Fod) Grund, c. 1 Sm E. t. N. ½ N. for *Holmestrand* Fyr, er flyttet til Grundens S.-Kant. *Langegrund*: c. 59° 29', 7 N. 10° 21', 5 E.
7. Stagen paa *Gaasungen*, c. 0,7 Sm N. for *Hernestangen* i *Draensfjorden*, er inddraget. *Gaasungen*: 59° 41', 9 N. 10° 23', 7 E.

8. Stagen med *Kost*, c. 0,2 Sm E. ½ N. for *Nesodden* Fyr, er inddraget.
9. Stagen paa *Østre Vasholmsflu* er flyttet c. 650 m NE. t. E. ½ E. efter til E.-Kant af *Gjeitegrund* 4,7 m Baae. *Gjeitegrund*: 59° 52', 7 N. 10° 38', 8 E.

10. I W.-Kant af 3,1 m (10 Fod) Baalen i *Østerøken* ved *Frødricksstad*, c. 0,8 Sm S. for *Kallerød* Fyr, er udsat en Stage. c. 59° 10', 6 N. 10° 57', 8 E.

11. En Stage er udsat paa følgende Steder: a) Ved 3,1 m (10 Fod) Baalen c. 350 m E. t. N. ½ N. for *Torgauten* Fyr. b) Ved 5 m (16 Fod) Baalen c. 300 m WSW. for samme Fyr. c) I SW.-Kant af *Staartrak* 4,7 m (15 Fod) Baae c. 1 Sm W. ½ N. for samme Fyr, der ligger paa 59° 09' 00" N. 10° 50' 15" E.

12. En Stage er udsat i SW.-Kant af *Hankøkrak* 3,7 m (2 Fv.) Baae c. 1,2 Sm WSW. for Varden paa *Hankø*. *Hankøkrak*: 59° 12', 2 N. 10° 44', 9 E.

13. En Stage er udsat paa *Sorensboen* E.-lige 4,3 m (14 Fod) Baae c. 0,8 Sm SE. ¼ S. for *Gjersø* Fyr. c. 59° 13', 9 N. 10° 29', 8 E.

14. En Stage er udsat c. 400 m NW. t. N. for *Revlingen* Fyr, der ligger paa 59° 23' 50" N. 10° 38' 30" E.

15. En Stage er udsat i W.-Kant af *Lindholmgrund* 8,1 m (26 Fod) Baae c. 0,9 Sm W. for *Bøveen*. 59° 30', 8 N. 10° 36', 8 E.
(Kort Nr. 236.)

1400. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Drøbaksvund. Skydning. Miner.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/175. Kristiania 1914.)

Indtil den 31te August 1914 skydes der fra *Oscarsborgs* Fæstning S. efter udover Fjorden. Mellem *Falvedt* og *Drøbaksvunden* skal man holde sig klos til *Østlandet*. Indtil den 5te August 1914 er der udlagt Miner i *Drøbaksvund*. *Oscarsborg* Fæstning: c. 59° 40½' N. 10° 37' E.

1401. Norge. Skagerrak. Midtiffjorden. Thorsholmboen. Stage inddraget.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/212. Kristiania 1914.)

Stagen paa *Thorsholmboen* 3,1 m (10 Fod) Baae c. 450 m S. for *Kolholm* er inddraget. c. 59° 03', 7 N. 10° 17', 7 E.

1402. Norge. Skagerrak. Nøvlunghavn. Sauesundshaken. Stage udsættes.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/212. Kristiania 1914.)

I SE.-Kant af *Sauesundshaken* 7,5 m (4 Fv.) Grund er udsat en Stage c. 0,8 Sm SW. ½ S. for *Neulunghaavn* Fyr, der ligger paa 58° 57' 45" N. 9° 52' 25" E.

1403. Norge. Skagerrak. Jomfruland SW. Maagholmbaussen. Stage inddraget.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/212. Kristiania 1914.)

Stagen i N.-Kant af *Maagholmbaussen* c. 1,1 Sm SW. for *Jomfruland* er inddraget. 58° 49', 2 N. 9° 31', 9 E.
(Kort Nr. 236.)

1404. Norge. Skagerrak. Torungerne. Kankene. Stage flyttet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/212. Kristiania 1914.)

Stagen paa *Kankene* 1,3 m Baae, NE. for *Lille Torungen*, er flyttet c. 200 m SW. efter til 7 m Baalen, som ligger paa c. 58° 24', 9 N. 8° 48', 9 E.

1405. Norge. Skagerrak. Aagerø. Fladholmgrund. Stage inddraget.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/212. Kristiania 1914.)

Stagen paa *Fladholmgrund* 3 m Baae c. 800 m S. ¼ W. for *Aagerø* Fyr er inddraget. *Aagerø* Fyr: 58° 10' 50" N. 8° 19' 40" E.

1406. Norge. Skagerrak. Kristianssand S. Ny Hellesund. Langsom Fart.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/209. Kristiania 1914.)

Damp- og Motorfartøjer skal passere *Ny-Hellesund* med langsom Fart. Over-

IV. N-lige Ishav og Nordsejen.

1407. Norge. Harlangær. Samlenfjord. Baæ fundet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/179. Kristiania 1914.)
I ESE-lig Rejning fra *Kvamse* Fyr er fundet en Baæ med 0,9 m Vand c. 150 m fra Landet N. for Bugten ved Bakke og c. 500 m 242° (misv. W. t. S. 1/4 S.) fra Gaarden *Mølen*, der ligger paa 60° 21', N. 6° 22', E.

1408. Norge. Sonhordland. Bømmelo, Godo og Hutterø. Baær fundet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/178. Kristiania 1914.)
1. *Bømmeløen* NW-Side. I *Melingsvaag* er fundet en Baæ med 1,8 m Vand tæet E. for den ny Dampskibsbro, 160 m 343° (misv. N. 1/4 W.) fra *Melingsvaas* N-lige Gaard. *Melingsvaas*: 59° 46 3/4' N. 5° 07 1/4' E.
2. *Godø* NE-Side. En Baæ med 1,8 m Vand er fundet c. 50 m 183° (misv. S. t. W. 1/2 W.) fra Jernstangen paa *Parløkkeløgen*. *Parløkkeløgen*: 59° 51 3/4' N. 5° 08 1/2' E.
3. *Hutterø* W-Side. I Bugten inden for *Bussesund* er fundet en Baæ med 0,9 m Vand, c. 950 m 82° (misv. E. 1/2 S.) fra *Busseholm* N-Pynt. *Bussesund*: 60° 02 3/4' N. 5° 11 1/4' E.

1409. Norge. Røvær. Bjørkevær SW. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/177. Kristiania 1914.)
Ved Undersøgeisen af Sundet mellem *Bjørkevær* og *Svartskjærene* har det vist sig, at Grunden uden om Skæret midt i Sundet strækker sig c. 250 m S. efter, og Baæen, hvorpaa Damperen *Bordløyri* stødte, ligger i S-Kant af denne Grund, c. 160 m 258° (misv. W. 1/4 N.) fra S-Pynten af *Bjørkevær*. Dybden er 1,5 m.
En Baæ med 0,9 m Vand er fundet c. 120 m 352° (misv. N. 1/2 E.) fra oven-nævnte Skær.

Bjørkevær S-Pynt: 59° 24', 6 N. 5° 07', 0 E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/1089. København 1914.)

1410. Norge. Utsire NW. Drivende Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1912. Berlin 1914.)
Den 2den Juli 1914 er en Maststump observeret paa c. 59° 22', 5 N. 4° 41' E. Mastestumpen var c. 1 m over Vandet og sad tilsyneladende fast i et drivende Vrag.

1411. Norge. Skagerrak. Kalland Fyr E. Skarvølluon. Stage inddraget.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/212. Kristiania 1914.)
Stagen paa *Skarvølluon* 4 m Baæ c. 2,5 Sm E. 1/4 S. for *Kalland* Fyr er inddraget. c. 58° 03', 3 N. 6° 55', 4 E.

1412. Danmark. Grøndy. Søren Jessens-Sand. Lystøndes Lysovne foreges. I Løbet af 1914 vil *Søren Jessens-Sand* Lystøndes Synsvide blive foregret til 8 1/2 Sm og Lysovnen til 10 Sm. 55° 27' (15") N. 8° 18' (14") E.

(Fyr-Fort. Nr. 5.)

1413. Tyskland. Elben. Neuwerk og Brunsbüttelkoog. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1880. Berlin 1914.)
For Tiden foretages følgende Forandringer:

I. I *Neuwerk* Fyr indsættes en Lysovinkel, som viser grønt, fast Lys i Pejlinger fra 197 1/2° til 213 1/2°, mellem rød Spirtønde H og Fyrskib *Elbe IV*. Synsvide: 14 Sm for grønt Lys. 53° 55' 01" N. 8° 29' 58" E.
II. *Brunsbüttelkoog* Bagfyr forandres til et 3 hvidt, rødt og grønt, fast Fyr.

Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 282 1/2°, gennem *Scheelenkühlen* Fyr til 330 1/2°, E-Grensen af *Brunsbüttelkoog* fremtidige S-Red;

2. grønt i Pejlinger fra 330 1/2° til 191°, W-Grensen af *Brunsbüttelkoog* fremtidige S-Red;

3. rødt i Pejlinger fra 191° til 41 1/2°, gennem *Balte* Fyr;

4. hvidt i — 41 1/2° - 79 1/2°, over de sorte Spidsønder 2 og 3;

5. rødt i — 79 1/2° - 86 1/2°.
Synsvide: Nedad *Elben*, 19 Sm for hvidt og 15 Sm for rødt Lys. Opad *Elben*, 10 Sm for rødt og 9 Sm for grønt Lys. 53° 53' 46" N. 9° 08' 10" E.

1414. Tyskland. Elben. Hungriger Wolf. Uddybning. Tønde midlertidig inddraget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1881. Berlin 1914.)

Sort Spidsønde 9 inddrages om kort Tid — uden nærmere Bekendtgørelse — paa Grund af Uddybningsarbejdet. Naar disse er endt, udlægges Tønden igen. Man skal holde W. om Uddybningsfartøjet. 53° 40 1/2' N. 9° 30 3/4' E.

1415. Tyskland. Weser. Bremen Fyrskib atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1970. Berlin 1914.)
Bremen Fyrskib er atter udlagt. c. 53° 48' N. 8° 09' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/1195. København 1914.)

1416. Tyskland. Jade. Wangeroog Fyr slukkes midlertidig. Alte Jade. Lys-tønde inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1905. Berlin 1914.)
1. Paa Grund af Arbejder ved Fyret slukkes *Wangeroog* Fyr antagelig den 20de Juli d. A. for et Par Nætter. 53° 47' 25" N. 7° 54' 09" E.

2. Den sorte Lystønde, der viser hvidt To-Blink, og som midlertidig var udlagt c. 100 m 22° (misv. NE. t. N.) fra Lystønde *A 7/1*, er inddraget. c. 53° 50', 9 N. 8° 00', 1 E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/371. København 1914.)

1417. Tyskland. Østfrisiske Øer. Norderney. Doveitel. Lystønder udlagt. Dybde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1815. Berlin 1914.)
1. Anduvningstønden *Doveitel*, en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formøkløser, er udlagt paa 53° 45' 15" N. 7° 10' 25" E.

2. Den sorte Lystønde *D 2*, der viser rødt To-Blink, er udlagt paa 53° 43' 48" N. 7° 09' 22" E.
Tønderne, som var udlagt i Stedet for Lystønderne, er inddraget. Dybden i *Doveitel* er 2,8 m.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/64. København 1914.)

1418. Tyskland. Østfrisiske Øer. Juister Balje. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1816. Berlin 1914.)
1. Den ydre, røde Spirtønde er ombyttet med en rød Baaketønde med Ballon, mærket „*Juister Balje*“. 53° 39' 10" N. 6° 50' 00" E.

2. Den ydre, sorte Spidsønde er flyttet til 53° 39' 18" N. 6° 50' 09" E.

1419. Holland. Ems. Watum Bugt og Hubertgat. Dybde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1818. Berlin 1914.)
1. Sandet W. for den røde Væger *DD* i det N-lige Indløb til *Watum* Bugt skyder sig E. efter. Dybtgaende Skibe skal holde sig i E-Siden af Farvandet, hvor Dybden er 5,9 m. De røde Vægere *DD* og *DE* ligger i 4,0 og 4,2 m Vand. *DD*: c. 53° 24 1/2' N. 6° 53 1/2' E.

2. Dybden over Vraget af *Narvik* i Indløbet til *Hubertgat* er 7,0 m. 53° 35', 2 N. 6° 20', 3 E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/168. København 1914.)

1420. Holland. Zoegat van Terschelling. Stortønelk. Grund.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 154/1453. 9-Grensvange 1914.)
Tæt S. for Fyrhøjen ligger en Grund med 4,6 m Vand. 53° 19' 48" N. 5° 02' 07" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/125. København 1914.)

1421. Frankrig. Dunkerque. Belysning og Afmærkning forandret.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 293/1676. Paris 1914.)
Den kundgjorte Forandring er udført. Samtidig er Lys- og Klokketønden, som midlertidig var udlagt i Stedet for *Snow* Fyrskib, inddraget. 51° 03' 32" N. 2° 12' 44" E.
(Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1286. København 1914.)

1422. England E.-Kyst. Themsens. Black Deep. Grunde fundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1000. London 1914.)
I *Black Deep* er fundet følgende Grunde:
1. En Grund med 6,7 m Vand, 2,5 Sm 2° (misv. N. t. E. 3/8 E.) fra *North Shingles* Baake.

1448. Rusland. Sorte Hav. Odessa. Havnearbejder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1846. Berlin 1914.)

1. Ved *Odessa* Kornhavn bygges en Bølgebryder. Arbejdet er paabegyndt ved den S.-lige Del af Bølgebryderen, og c. 320 m vil blive fuldført i 1914. Dette Aars Arbejdsplads er afmærket med:

a) Ved S.-Enden, en Duc d'Albe med en Mast, hvorfra der vises 2 grønne Flag (det ene over det andet, det øverste c. 11 m over Vandet) eller 2 grønne, faste Fyr (det ene over det andet). Flammens Højde: c. 8 m og c. 2 m. Duc d'Alben staar c. 320 m NNE. for NW.-Enden af Redens Bølgebryder. c. 46° 30' N. 30° 44,7' E.

b) Ved N.-Enden, en lignende Duc d'Albe, som viser 2 røde Flag eller 2 røde, faste Fyr paa samme Maade som de grønne paa den S.-lige Duc d'Albe. Duc d'Alben staar c. 320 m 345½° (misv. N. t. W. ¼ W.) fra den S.-lige.

Det er forbudt at passere mellem Duc d'Alberne samt at komme disse eller deres Forbindelseslinie nærmere end 30 m.

2. a) Fra Yderenden af Kystmolen vises nu 1 grønt Flag eller et grønt, fast Fyr, c. 3¾ m over Vandet. 46° 30' 12" N. 30° 43' 58" E.

b) Fra Yderenden af Læmolen vises nu 1 rødt Flag eller et rødt, fast Fyr, c. 3¾ m over Vandet.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/861. København 1914.)

1449. Lillcasion. Smyrna. Besejling.

Ifølge Meddelelse til Udenrigsministeriet er der truffet følgende Bestemmelser for Besejlingen af *Smyrna*. Indgaaende Skibe vil faa Tilladelse til at passere Mine-spærringen før udgaaende Skibe. Fra Krigsskibet, som giver Anvisning for Besejlingen, skal indgaaende Skibe passere tæt til den rød-hvide Tønde, som skal holdes om Bagbord for Indgaaende, og herfra imellem de andre Tønder, som angiver Sejlløbet.

Havnefartøjet, hvis Paalæg ubetinget skal følges, fører to røde Kugler paa en Mast forude.

Besejling af Bugten er forbudt fra Solnedgang til Solopgang. Fyrene er slukkede. Den rød-hvide Tønde: 38° 23' 45" N. 26° 57' 16" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1387. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

1450. Danmark. Blaavands-Huk og København. Radiotelegrafiske Vejrberetninger.

Fra og med den 1ste August 1914 vil Skibe i Søen paa Forlangende kunne faa Oplysninger om Vejrforholdene i *Nordsoen* og *Skagerrak* fra Radiotelegraf-Stationen ved *Blaavands-Huk* (Telegrafstation Blaavand Radio), 55° 33½' N. 8° 05¼' E., og om Vejrforholdene i *Kattegat* og *Østersøen* fra Radiotelegraf-Stationen i *København* (Telegrafstation København Radio), 55° 41' N. 12° 36½' E.

Meldingerne, der er affattede paa *Engelsk*, afgives af det meteorologiske Institut til Telegrafvæsenet daglig efter Udfærdigelsen af Morgenvejrberetningen. Hvis der i Løbet af Dagen indtræder væsentlig Forandring i Vejrforholdene, sendes ny Melding.

Taksten for saadanne Meldinger er 1 Frc., som opkræves paa samme Maade som Gebyrer for almindelige Radiotelegrammer fra Skib til Land.

(Danske Lods Side 50, 89 og 296 Havne-Lods Side 104. Fyr-Fort. Side 22.)

2. *Kephalí* Pynt, *Sainte Maure*. Et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 10 Sm. 38° 45' 15" N. 20° 46' 44" E.

3. Kap *Kerri*, Øen *Zante*. Et hvidt Lynfyr, der afvekslende viser Tre-Lyn og Et-Lyn hver 10^s. Synsvide: 33 Sm. 37° 39' N. 20° 49' E.

4. *Monda* eller *Kapri*, Øen *Cefallonia*. Et hvidt og rødt Blinkfyr. Fyret viser rødt Blink over *Kakava* Skærene. Synsvide: 13 Sm. 38° 07' 00" N. 20° 49' 15" E.

5. *Araxus* Pynt, *Patras*-Bugten. Et Fyr der viser hvidt Tre-Lyn hver 10^s. Synsvide: 17 Sm. 38° 13' 00" N. 21° 23' 14" E.

6. *Zovollo* Pynt, *Elos*-Halvøen. Et Fyr, der afvekslende viser hvidt og rødt Et-Lyn hver 5^s. Synsvide: 19 Sm. 36° 25' 19" N. 23° 09' 00" E.

7. *Dhokos* Ø, *Hydra* Kanal. Et hvidt Blinkfyr der viser Et-Blink hver 1^s. Synsvide: 16 Sm. 37° 19' 42" N. 23° 21' 55" E.

8. *Mandili* Ø, *Andros-Kap d'Oro* Kanal. Et Fyr der afvekslende viser hvidt, fast Lys og hvidt Tre-Blink hver 20^s. Fast Lys 10^s, hvert Blinks Varighed 0,6^s. 37° 56' N. 24° 31' E.

9. *Psytallia* Ø, Bugten ved *Athen*. Et Fyr der afvekslende viser hvidt, fast Lys og hvidt Tre-Blink hver 20^s. Fast Lys 10^s, hvert Blinks Varighed 1^s. Synsvide: 23 Sm. 37° 56' 23" N. 23° 35' 58" E.

10. *Trikkeri* Pynt, *Volo*-Bugten. Et Lynfyr der afvekslende viser hvidt To-Lyn og grønt Et-Lyn hver 5^s. Synsvide: 16 Sm. 39° 05' 55" N. 23° 04' 14" E.

B. Ubevogtede Fyr:

1. *Kratzi* Pynt, *Paros* Øen. Et Fyr med hvidt Tre-Lyn hver 15^s. Synsvide: 11½ Sm. 37° 02' 55" N. 25° 17' 14" E.

2. *Paroekia* Banke, *Paros* Øen. Et Fyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3^s. Synsvide: 9 Sm. 37° 05' 09" N. 25° 08' 53" E.

3. *Falconera* Ø. Et Fyr, der viser hvidt Tre-Lyn hver 20^s. Synsvide: 15 Sm. 36° 50' N. 23° 54' N.

4. *Macromissos* Ø, Sydspidsen. Et Fyr, der viser hvidt To-Lyn hver 10^s. Synsvide: 15 Sm. 37° 38' 49" N. 24° 06' 45" E.

5. *Oropos* Tange, *Euboea*-Bugten. Et hvidt Lynfyr (25 Lyn i Minuttet). Synsvide: 12½ Sm. 38° 19' 19" N. 23° 49' 00" E.

6. *Politika* Tangen, *Euboea*-Bugten. Et Fyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 4^s. Synsvide: 11 Sm. 38° 34' 19" N. 23° 32' 09" E.

7. *Morno* Munding. Et Fyr, der viser hvidt Tre-Lyn hver 15^s. Synsvide: 11½ Sm. 38° 22' N. 21° 52' E.

8. *Counelli* Skær, *Achelous* Munding. Et Fyr, der viser rødt Et-Lyn hver 4^s. Synsvide: 9 Sm. 38° 20' 55" N. 21° 03' 50" E.

9. *Steni-Ghonia*. Et Fyr, der viser grønt Et-Lyn hver 2½^s. Synsvide: 5½ Sm. 38° 27' 49" N. 21° 06' 06" E.

10. *Caloyeros* Ø. Et Fyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3^s. Synsvide: 11 Sm. 38° 29' 23" N. 21° 02' 30" E.

11. *Formiculia* Skær. Et hvidt og rødt Blinkfyr (20 Blink i Minuttet). Synsvide: 12 Sm for hvidt og 8 Sm, for rødt Lys. 38° 38' 33" N. 20° 51' 49" E.

12. *Saint Nicholas* Pynt, *Ithaka* Ø. Et Fyr, der viser Tre-Lyn hver 15^m. Synsvide: 11 Sm. 38° 29' 40" N. 20° 45' 40" E.

13. *Arghostoli* Banke, *Cefallonia* Ø. Et Fyr, der viser grønt Et-Lyn hver 3^s. Synsvide: 5½ Sm. 38° 11' 07" N. 20° 29' 05" E.

14. *Saint George* Pas, *Salamis* Ø. Man paatænker at udlægge 8 Lystønder for at afmærke Sejløbet.

Nærmere Underretning om Tidspunktet for Fyrenes Tænding følger.

1447. Bulgarion. Sorte Hav. Burgas Bugt. Anastasia (St. Anastasio). Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1845. Berlin 1914.)

Paa Øen *Anastasia* (*St. Anastasio*) er der i Stedet for det tidligere Fyr tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 m. Synsvide: 8 à 12 Sm. Hvidt Taarn. 42° 28' 00" N. 27° 35' 35" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2319. København 1913.)

289

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 995. Japan—Nipon, North-West Coast. Tsuruga ko—Details of lights recently established. (a) Position. On the western end of the breakwater. Lat. 35° 39' 57" N., long. 136° 03' 43" E., on chart No. 2133, plan of Tsuruga bay. Abridged description. Lt. Occ., ev. 3 1/2 secs., 37 ft., vis 10 m. Details: Character. An occulting white light every three and a half seconds, thus:

Light,	eclipse.
2 secs.	1 1/2 secs.

Elevation: 37 feet. Visibility: 10 miles. Power: 120 candles. Structure: White square lattice work. (b) Position. At a distance of 2 1/10 cables, 141° (S. 24° E. Mag.), from the above-mentioned light. Lat. 35° 39' 44" N., long. 136° 03' 57" E., on chart No. 2133, plan of Tsuruga bay. Abridged description. Lt. Occ. Red. Details: Character. An occulting red light every three and a half seconds, thus:

Light,	eclipse.
2 secs.	1 1/2 secs.

Elevation: 27 feet. Visibility: 7 miles. Power: 48 candles. Structure: White square lattice work. Variation 5° W. (Notice No. 995 of 1914, dated 30th June.)

Charts affected: No. 2133, Plan of Tsuruga bay. No. 2174, Amaruhe zaki to Ando zaki. No. 1495, Aburatani bay to Ando zaki. No. 2347, Nippon, Kiusiu, and Shikoku, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, Nos. 2156a, 2156b. Japan Pilot, 1914, page 625.

No. 1013. Japan—Inland Sea. (1) Ominase—Existence of wreck southward of. Position. At a distance of about two miles, southward, from the south extreme of Ominase. Lat. 33° 54' 14" N., long. 131° 55' 02" E., on chart No. 3153. Description. Wreck of small sailing vessel with hull submerged. Note. "Posn. approx." has been inserted against this wreck on the charts.

(2) Kuka wan—Existence of wreck north-eastward of. Position. At a position of about 1 1/2 miles, north-eastward, from Osaki bann. Lat. 33° 58' 27" N., 132° 18' 00" E., on chart No. 3154. Description. Wreck of a small sailing vessel with mast showing above water. Note. "Posn. approx." has been inserted against this wreck on the charts. (Notice No. 1013 of 1914, dated 2nd July).

Charts affected. No. 3153, Maruyama zaki to Omonase (1). No. 3154, Ominase to Gogo shima. No. 3469, Hiroshima wan (2). No. 2875, Naikai (Seto uchi). Publication. Japan Pilot, 1914, pages 401, 374.

No. 1019. Japan—Kiusiu, West Coast. Shimabara Kaiwan. Miike ko (Omuta)—Alteration in characteristics of light. Position. On head of north jetty. Lat. 33° 00 1/4' N., long. 130° 23 1/4' E. Abridged description of new light. Lt. Fl. W.R., ev. 3 sec., 45 ft., vis. 12, 9 m. Details. The occulting light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics. Character. A flashing light with white and red sectors, every three seconds. Visibility. White light, 12 miles; red light, 9 miles. Remarks. The other details of the light remain unchanged. (Notice No. 1019 of 1914, dated 3rd July).

Charts affected. No. 3692, Shimabara kaiwan. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nippon. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1887. Japan Pilot, 1914, page 453.

No. 1023. China Sea—Banka Strait. Muntok road—Existence of wreck, marked by light and buoy. (a) Wreck. Position. At a distance of eight-tenths of a cable, 169° (S. 12° E. Mag.), from the red light on head of pier. Lat. 2° 04 1/4' S., long. 105° 09 3/4' E. Description. Wreck of a lighter with mast showing above water, on which a white flag is shown. (b) Light. Position. On the mast of the wreck. Character. A fixed white light. (c) Buoy. Position. Close south-westward of the wreck. Description. A green wreck-buoy. Variation. 1° E. (Notice No. 1023 of 1914, dated 3rd July).

Charts affected. No. 2597, Plan of Muntok road. No. 3471, Banka strait. Publication. China Sea Directory. Vol. 1., 1906, page 480.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Juli 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	106 3/4	106 3/4	107
Danmark	86 3/4 -86	86	86 1/4
Norden	88 1/2 -87 3/4	—	—
Gorm	—	—	—
Carl	96 1/4 -96	95 3/4	96 1/4
Dannebrog	106 -105 3/4	106	106 1/4
Skjold	77 -76 1/4	76	76 1/2
Urania	—	16	18
Neptun	96 1/4 -96	96 1/4	97
Dampsk. af 1896	99 1/4 -98 3/4	99	99 1/4
Hejmdal	108 1/4 -108	108 1/4	108 3/4
Østasiatiske	130 1/2	130 1/2	130 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	100 1/4 -100	100 1/4	100 3/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	64 3/4 -64	64 1/2	64 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats	—	82	82 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	82 1/4	84 1/4
3 1/2% Kbhvn. Kreditf.	—	88	90
4% — " 2. Serie	—	92 1/4	94 1/4
4% — " 1. Serie	—	94 1/4	96 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	86 1/4	88 1/2
4% — " 1. Serie	—	89	91
3 1/2% Landkreditk.	—	92 1/4	94 1/4
4% Østift. Kreditf.	—	88 3/4	90 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	150	149 1/4	150 1/4
Privatbank	—	108	106 1/4
Landmandsbank	—	133 3/4	134
Handelsbank	—	141 3/4	142 1/4
Kbhvns Laane- og Diskontobank	—	92 1/4	93 1/4
Burm. & Wain	87 -86 1/4	86 1/4	87
Helsingørs Jærnsk.	—	123	124
Sukkerfabr.	213 3/4 -213	213 1/4	213 1/2
Bryggeri Aktier	201 1/4 -201	201 1/4	201 1/2

Vekselkurser d. 15. Juli 1914.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.25	18.21
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	71.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Juli 1914.	
Russiske Noter	213.90
4% Russiske Consols	—
3 1/2% Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	64.00
5% Rumænske Stats	99.70
4% — 1890	94.10

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

„Forenede Dampsk.“ 64,000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 76,000, „Carl“ 81,000, „Dannebrog“ 104,000, „Skjold“ 120,000, „Dampskib. af 1896“ 32,000, „Hejmdal“ 8,000, „Gorm“ 40,000, „Neptun“ 64,000, „Dansk-russisk“ 164,000, „Østasiatisk“ 88,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Fragtmarkedet.

Der er kun sket ganske ringe eller slet ingen Forandringer i Ugens Lob, og Tonen er gennemgaaende noget mal, saavel udefter som hjemefter. Fra Kanada og de nordlige U. S. Havne er Begæret efter Dampere for Korn jævnt godt, men en yderligere Opgang i Raterne forhindres foreløbig som Folge af rigelige Tilbud af Ballast-Tonnage fra Evropa. La Plata er en forholdsvis ringe Aftager, men Rederne lever stadig i Haabet om et voksende Begær. Indien er meget stille. Østersøen har ikke stort andet end Trælaster at byde paa, og medens Fragterne fra Finland og Sverig ligger ret uforandret, har Rusland de sidste Dage været lidt svagere. Der er saa at sige ingen hele Kornlaster; fra Petersborg betales 1/1½ til London, og mellem 11 d. og 1/ akcepteredes for »parcels« til Rotterdam. Kulfragterne er knap saa gode som forrige Uge, og de skotske »holidays« samt Truster om Arbejdsnedlæggelse i skotske Miner gør ikke Forholdene bedre for de nærmeste Dage. Der sluttedes bl. a. som følger:

Østern. Erts Port Pirie 17/ Antwerpen, 12.—31. Juli. Ris Birma 18/9 O. C. Alexandria, Juli—August, fra Saigon 18/6 Marseille og Liverpool, 19/6 Marseille, Liverpool og Havrê. Juli, fra Kobsichang 20/ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, August. — Bombay 14/6 Dødvægtbasis én Havn U. K. eller Kontinentet, 15/ to Havne. Frankrig 6 d. ekstra, 25. Juli—15. August.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Kherson, Nikolajeff eller Odessa 6/6 Rotterdam, 6/9 Weseren, 7/ Hamburg, prompt. Oljekager Novorossisk 11/3 én, 11/6 to, 11/9 tre svenske Sundhavne, 25. Juli—5. August. Korn Sulina 6/6 Basis Rotterdam, mindre Baade 7/9 à 8/ N. C. eller »any«, 6 d. mere Hamburg, pr. 18.—25. Juli. Azow (store Baade) 7/6 Rotterdam, 7/9 Antwerpen, Emden eller Weseren, 8/ Hamburg, prompt, mindre Baade 10/ N. C. eller »any«, 10/6 Hamburg, anden Halvdelen August.

Middelhavet etc. Salt fra Torreveja 9/ Calcutta (6,500), 7/3 Skotlands Østkyst, 7/6 Great Yarmouth. Erts 4/6 Algier/Antwerpen (4,800), 5/9 Bougie/Middlesbro (3,900), 4/7½ Cardiff (2,600), 5/ Valencia/Glasgow (6,900). Fra Bilbao 4/ Cardiff, 4/ à 4/3 Rotterdam, 4/6 à 4/9 Middlesbro.

Nordamerika. Planker Miramichi 40/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, August. Korn fra Baltimore 2/1½ Avonmouth eller Rotterdam, 1.—25. August, 2/4½ fra Montreal. Fra Montreal 3/3 én, 3/4½ to Havne Middelhavet pr. August—September. — New Orleans eller Galveston 3/3½ Marseille, August, 3/6 St. Louis du Rhone, September. Bomuld Savannah etc. 27/6 paa Form »0« til Antwerpen, Rotterdam, Bremen eller Hamburg, 28/9 to Havne, Juli. Paa netto Charter fra Golfen 8/6 Liverpool, 9/6 U. K. eller Kontinentet, August. Timecharter 3/1½ Dødvægt, 2 U. S. Rundture, Levering Wales, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 12/3 O. C. til U. K. eller Kontinentet, prompt, 13/6 pr. 20. September—20. Oktober. Buenos Aires 10/6 U. K. eller Kontinentet, meget prompt.

Østersøen. Pulpwood fra St. Petersborg til Rotterdam Mk. 21, Brake 23, Terneuzen Fres. 32—33, Sarpsborg 23/1. Kortprops, c. 26/ Østkyst Kullhavn, 29/ à 30/ Bristol Kanalen, Fres. 33—34 Dunkerque eller Calais. Kornfragterne nærmest uforandret ved meget ringe Begær. Fra Riga 23/ à 24/ D. B. Hull, Grimsby, Fres. 25—26 Antwerpen, 32 Rouen. For D. B. B. 32/6 Kemi/London (650), 27/9 Jacobstad/Great Yarmouth (450), Fres. 38 Brahestad/Ostende (400), 36½ to Pl. Haparanda/Ghent (625).

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 5/ Kronstadt, 5/1½ à 5/3 St. Petersborg, 4/9 Memel (2,000), 7/ Algier

(2,300), 7/1½ Genua (6,500), 7/3 Las Palmas (2,600), 8/3 Neapel (3,400). Humberen 5/1½ Kronstadt, 5/3 Riga, 5/1½ Pernau (1,300). Firth of Forth 5/6 à 5/9 Kronstadt, 5/3 Windau, 5/7½ Nakskov (1,300). Cardiff eller Newport 5/6 Kronstadt eller St. Petersborg, 5/6 Lisabon (2,700), Fres. 8.25 Marseille (6,000), 7/3 Genua eller Savona (4,200), 7/6 Neapel (3,200), 7/9 Venedig, 8/ Palermo, 7/3 Port Said (5,000), 7/6 Alexandria (5,500), 13/9 River Plate, 14/ Rio Janeiro.

(Skrevet den 14. Juli 1914).

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring i den forløbne Uge. Fra Bottenhavet og Finskebugten er der kun faa disponible Trælaster, men samtidig er der kun faa ubefragtede Skibe, hvilket bevirker, at Raterne til enkelte Havne er lidt mere faste med et lille Tillæg. Rusland har flere Korn- og Oljekagelaster til Fragtrater fra Libau 7 à 8 Mk. pr. Ton, Petersborg 9 à 9½ Mk. pr. Ton. Danmark og Tyskland ligger fremdeles mal. Østnorge har nogle Is-, Feldspath og Trælaster med et lille Tillæg i Raterne. Med Hensyn til Returfragter Vest fra, er der i Øjeblikket Mangel paa Kullaster paa Grund af Helligdagene i Kulminerne. Clay- og Oljekagefragterne er uforandret.

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge bragt nogen Forandring af nogen Betydning. Nordtyskland ligger ret stille, og kun Königsberg, Stolpemünde udbyder Oljekager og Korn at slutte paa Forhaand. Stettin synes fastere, da baade Briketter og Kullaster nu er fremme. Af de russiske Østersøpladser noterer Libau vedvarende 13 Mk. ballastgaaende, hvorimod Riga endnu er flov og lavere stemt. Norge og Sverig er fuldstændig uforandret, og det samme er Tilfældet med Hensyn til Danmark for Provinsernes Vedkommende. Kjøbenhavn sluttede ret livligt, saaledes for Majs til Assens 14 Øre, Landskrona 8 Øre, Stege 12 Øre, Svendborg 13 Øre samt Hvede til Svendborg 13 Øre, Odense, Vejle 14 Øre, Thisted 20 Øre; i Øjeblikket er der ikke megen fragtledig Tonnage paa denne Plads.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 9. ds. sattes en Staal-Skrue-Damper i Vandet paa d'Hrr. Wood, Skinner & Co.'s Værft i Newcastle-on-Tyne. Skibet er bygget til Hr. Otto Thoresen i Kristiania og bestemt til Frugtfaar mellem de Kanariske Øer og London, samt Fastlandet. Det er det syvende Skib, som er bygget for samme Rederi til denne specielle Part, og det fik ved Aføbningen Navnet »Sardinia«. Skibet har to Staaldek og fører Vandballast i den dobbelte Bund og i en Tank i Agerpeaken. Det vil blive forsynet med de nyeste Laste- og Lossegrejer, derunder et stort Antal Dampspil og dobbelte Derricks ved hver Luge, samt elektrisk Lys. Maskinen er en Triple-Ekspansionsmaskine, der faar Dampen fra to store Vandrørskedler, der arbejder under højt Tryk. Der anvendes kunstigt Træk efter Howdens System og Schmidts Overheder. Skibet er bygget til højeste Klasse i Norsk Veritas.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureauved **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 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, Scherbt, ank. Cartagena 14./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Piræus 13./7. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 7./7. — Anglo Dane, Kann, ank. hertil 4./7. — A. N. Hansen, Sonne, ank. Petersborg 12./7. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 14./7. — Arkansas, Egeuse, afg. Filadelfia 13./7. — Arno, Lepper, ank. Marseille 12./7. — Aurora, Gommesen, ank. Petersborg 7./7. — Baron Stjerneblad, Sørensen, afg. Petersborg 14./7. — Beira, Mortensen, afg. Messina 14./7. — Bergenhus, Meyer, afg. Bergen 13./7. — California, Petersen, afg. Boston 14./7. — Charkow, Sæberg, afg. Petersborg 10./7. — Chr. Brøberg, Larsen, afg. Antwerpen 7./7. — Christian IX, Gotthardt, ank. London 13./7. — Christianssund, Andresen, ank. Stettin 15./7. — Dagmar, Müller, afg. Libau 11./7. — Dania, Jørgensen, afg. Newcastle 3./7. — Ebro, Lunge, ank. Hull 14./7. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 12./7. — Fiearia, Munch, afg. herfra 14./7. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 7./7. — Frederik VIII, Thomsen, ank. hertil 12./7. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 14./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 11./7. — Hjelms, Andersen, afg. herfra 14./7. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Petersborg 12./7. — Jolantha, Kyllensbech, ank. hertil 14./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9./7. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 15./7. — Kiev, Tomnesen, ank. Petersborg 13./7. — Loire, Craignou, afg. Petersborg 10./7. — Louise, Svan, ank. Pillau 13./7. — Louisiana, Jønsen, ank. hertil 12./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 2./7. — Maryland, Ørsted, afg. Buenos Aires 14./7. — Minsk, Harter, afg. herfra 14./7. — Nicolai II, Petersen, ank. Antwerpen 12./7. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Petersborg 14./7. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Dunkerque 14./7. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 11./7. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 7./7. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 27./6. — Perm, Tramp, afg. London 12./7. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 13./7. — Romny, Bogvad, afg. herfra 14./7. — Saga, Hansen, afg. Antwerpen 14./7. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 12./7. — Seine, Le Dizes, ank. Havre 13./7. — Texas, Clauson Kaas, afg. Montevideo 23./6. — Thyra, Myhldorff, afg. herfra 15./7. — Tiber, Pape, ank. Dunkerque 10./7. — Toms, Wiberg, ank. Antwerpen 9./7. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 6./7. — Tyr, Thanning, afg. herfra 14./7. — United States, Gotsche, afg. New York 14./7. — Vendsyssel, Henriksen, afg. Antwerpen 10./7. — Viking, Dam, ank. Petersborg 7./7. — Virginia, Fischer, afg. Filadelfia 30./6.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Libau 7./7. — Amalienborg ank. Dunkerque 7./7. — Bratlingsborg ank. Baltimore 6./7. — Borglum pass. Gibraltar 8./7. — Dansborg ank. Newport 4./7. — Elsborg ank. Lübeck 8./7. — Esrom ank. Poti 8./7. — Flynderborg ank. Boness 4./7. — Frederiksberg ank. Marseille 5./7. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 8./7. — Gurre afg. Huelva 8./7. — Hammershus afg. Penarth 4./7. — Harrildsborg ank. Riga 7./7. — Hundborg ank. Newport 5./7. — Jelling ank. Genua 6./7. — Jømsborg afg. West Hartlepool 7./7. — Jungshoved ank. Rio de Janeiro 7./7. — Jægersborg afg. Huelva 3./7. — Kallundborg ank. Bougie 8./7. — Kalo ank. Riga 8./7. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 8./7. — Kronborg pass. Bardanelles 7./7. — Lejre ank. Rotterdam 8./7. — Marselisborg afg. Kjøbenhavn 4./7. — Næsborg pass. Hirtshals 7./7. — Randølsborg ank. Cardiff 6./7. — Rosenborg pass. Hønningsvåg 6./7. — Silkeborg ank. Huelva 5./7. — Skanderborg afg. Sunderland 8./7. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 6./7. — Spigerborg afg. Memel 8./7. — Stegelborg ank. Kristinestad

5./7. — Stjerneborg ank. Oran 4./7. — Søborg ank. West Hartlepool 5./7. — Taaruborg ank. Kronstadt 7./7. — Ulfsborg ank. Livorno 7./7. — Uranieborg ank. Kjøbenhavn 5./7. — Vordingborg ank. Petersborg 5./7. — Ørkild ank. Huelva 27./6.

Vesterhavet. Nora, Lauritzen, er pass. l'Quessant for Barcelona. — Inger, Skou, ank. Goole 14./7. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 14./7. for Barcelona. — Valborg, Jepsen, afg. Brahestad 13./7. for Huelva. — Nordsøen, Nielsen, pass. Sagres 13./7. for Tarragona. — Johanne, Mikkelsen, pass. Cabo de Rocha 12./7. for Casablanca. — Ellen, Hansen, ank. Barcelona 13./7. — Laura, Thøgersen, afg. Silvesborg 13./7. til Harryshavn. — Norma, Degn, ank. Danzig 13./7. — Nancy, Pedersen, ank. Marseille 12./7. — Dagmar, Sørensen, pass. l'Quessant 12./7. for Great Yarmouth. — Nexos, Basse, er afg. Marseille til Esbjerg. — Marie, Nielsen, ank. Trångsund 11./7. — Stella, Schiff, ank. Marseille 11./7. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 11./7. for Almeria. — Rigmor, Uldall, ank. Sevilla 10./7. — Ulla, Hansen, pass. Kjøbenhavn 11./7. for Alicante. — Fylla, Brinch, pass. Helsingør 11./7. for Petersborg. — Bodil, Jensen, afg. Portland 9./7. til San Felu. — Thyra, Winther, afg. Sevilla 9./7. til Antwerpen. — Karla, Nielsen, ank. Barcelona 9./7. — Hebe, Gregersen, afg. Portland 9./7. til Valencia.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shyvkoff, Folkenberg, afg. Petersborg 11./7. til Hartlepool. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 9./7. til Hartlepool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 10./7. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 12./7. til Belfast. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Høngerburg 9./7. — Excellence Ploske, Tannehæk, ank. Hull 10./7. — Michael Ontchoukoff, Harloe, afg. New Richmond 4./7. til Bristol. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Camphelton 11./7. til Waterford. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cork 2./7. til Miramichi. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 1./7. — Nøwa, Dahl, ank. Camphelton 9./7.

Det Østasiatiske Kompagni. Fionia ank. Kjøbenhavn 12./7. — Arabien ank. Kjøbenhavn 3./7. — Tranquebar afg. Colombo 14./7. hjemg. — Annam afg. Wladivostok 13./7. hjemg. — Cathay afg. Port Said 5./7. hjemg. — Kina afg. Port Said 13./7. hjemg. — Buntang afg. St. Thomas 26./6. udg. — Samui afg. Portland 11./7. udg. — Rhodesia afg. Portland 24./6. udg. — Indien afg. Shanghai 14./7. udg. — Jutlandia ank. Bangkok 8./7. udg. — Transvaal ank. Seattle 12./7. udg. — Natal ank. Antwerpen 3./7. udg. — Siam pass. Suez 14./7. udg. — Selandia pass. Dungeness 12./7. udg. — Vestindisk Afdeling: St. Croix ank. Kjøbenhavn 14./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Mariager 13./7. — Martha, Christensen, afg. Archangelsk 8./7. — Elna, Rathje, ank. Tynen 13./7. — Therese, Pedersen, afg. Kongstad 14./7. — Harriet, Larsen, afg. Abo 14./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Norrköping 14./7. — Simone, Møller, ank. Calais 8./7. — Jeanne, Olsen, ank. Rouen 13./7. — Vera, Riso, ank. Skutskjär 10./7. — Daisy, Jørgensen, afg. Tynen 13./7. — Annie, Leth, ank. Diendale 9./7. — Kamma, Løffler, ank. Wiborg 12./7. — Betty, Lagesen, afg. Genua 14./7.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Pernau 7./7. — Anna Mærsk pass. Hanstholm 8./7. — Arnold Mærsk ank. Windauskysten 27./6. — Chassie Mærsk pass. Hanstholm 9./7. — Eleonora Mærsk ank. Lübeck 8./7. — Hulda Mærsk ank. Burntisland 6./7. — Laura Mærsk ank. Petersborg 6./7. — Løxa Mærsk ank. Petersborg 4./7. — Peter Mærsk ank. Tynen 7./7. — Sally Mærsk ank. Newport 6./7.

Skandia. Bodfaxe, Petersen, ank. Winda 5./7. — Gulfaxe, Faber, ank. Methil 12./7. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Methil 11./7. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Burntisland 12./7.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Chautesen 14./7. — Sara, Jensen, ank. Burntisland 10./7. — Helene, Sørensen, afg. Aarhus 13./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Svendborg 12./7. — Valborg, Hansen, ank. Methil 8./7. — Sjælland, Svarrer, afg. Svendborg 11./7. — Estrid, Hansen, afg. Winda 9./7. — Agnete, Dam, afg. West Hartlepool 14./7. — Gunhild, Hansen, afg. Roumo 13./7. — Hermia, Farup, ank. Nyborg 14./7. — Aise, Jørgensen, ank. Rostock 14./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelva 13./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Stockholm 9./7. — Svend, Schmidt, afg. Riga 13./7. — Urania, Clausen, pass. Candia 10./7.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Port Talbot 14./7. — Frankrig, N. Nielsen, afg. Baltimore 5./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Kirkaldy 8./7. — Alf, N. Clausen, afg. Wiborg 11./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Odense 27./6. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kjøbenhavn 14./7. — Nordpol, Nielsen, pass. Gibraltar 14./7. for Kjøbenhavn. — Fanny, Nielsen, afg. Amsterdam 10./7. til Hull.

Orion. Flindt, Hansen, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Fyen, Nielsen, ank. Riga 6./7.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Calais 11./7.

Sejlskibe.

Svendborg. Ane, Jørgensen, ank. Aalborg 10./7. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Stettin 11./7. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Mortaix 11./7. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Hamburg 11./7. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Wick 11./7. — Peder Bom, Jørgensen, ank. Danzig 12./7. — Haabet, Andreasen, ank. Kjøbenhavns Red 13./7. — Erik, Hansen, ank. Locktudy 11./7. — Zanna, Wulff, ank. Degerhamn 13./7. — Nanna, Madsen, ank. Locktudy 6./7. — Ariel, Ravnemose, ank. Paimpoole 8./7. — Cathrine, Hansen, ank. Bordeaux 7./7. — Delos, Andersen, ank. Banff 8./7. — Capella, Hansen, ank. Pornie 7./7. — Anna, Fisker, ank. Kirckaldy 8./7. — Vesta, Poulsen, ank. Faxe Ladoplads 9./7. — Philip, Christensen, ank. Dunkerque 8./7. — Noah, Jørgensen, ank. Archangelsk 10./7. — Embla, Mikkelsen, ank. Lübeck 13./7. — Jason, Hansen, ank. Trångsund 14./7.

Ero. Yrsa, Hansen, ank. Cadix 11./7. — Ofelia, Clausen, afg. Newfoundland 11./7. til Figueira. — Proven, Schmidt, ank. Chatham 11./7. — Alf, Hansen, ank. Stolhemünde 12./7. — Bien, Petersen, ank. Horsens 12./7. — Vega, Ohlsen, ank. Solomhol 13./7. — Nautia, Stærke, ank. Troon 13./7. — Sofie, Lauritzen, ank. Kjøbenhavn 10./7. p. R. t. Roum. — Familiens Minde, Espensen, ank. Kjøbenhavn 10./7. — Norden, Rasmussen, afg. Malmö 10./7. — Astraa, Svane, afg. Göteborg 11./7. til Corona. — Atlantic, Rasmussen, ank. St. Johns 12./7. — Nanna, Ostermann, er afg. Riga til Wismar.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. Juli 1914. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat). — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat). — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skihsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere,

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Indreg. Varemærke.

Styrmandselever.

Til det andet Skoleskib „Skjoldborg“ antages i August Maaned yderligere et Par Elever paa samme Betingelser som tidligere averteret, nemlig fuld Matroshyre i Elevtiden, frit Ophold mens Navigations-skolen frekventeres og Pligt til at forblive 2 Aar i Selskabets Tjeneste som Styrmand efter bestaet Eksamen.

Henvendelse i C. K. Hansens Skibsinspektion,
Toldbodvej 15, Kjøbenhavn K.

C. K. Hansen.

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 Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

Detkongl.oktr.Søassurance Kompagni A/S

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: Kristianstadsvej 12.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Copenasuro

Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10766.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

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

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
koncerter. — Operetter,
Vaudeviller, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

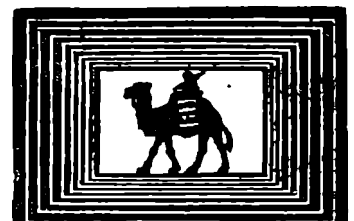
Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Til F. Nielsons Søn Til.
2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Købbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udtjes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla Inslageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäsödsavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilager. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

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 ENF.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havarilager.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^A/_S

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Uverretssagfører

Niels Nielsen

Købmægergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NR. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigviede Klædelager.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at 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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harklötensen.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^A/_S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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 Kæduksalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.
Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)
Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Adelgade 79. København K.
Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Eksportlager i Frlhavnen. 6818

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. 6886. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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
Sofarntafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRIS.

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 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

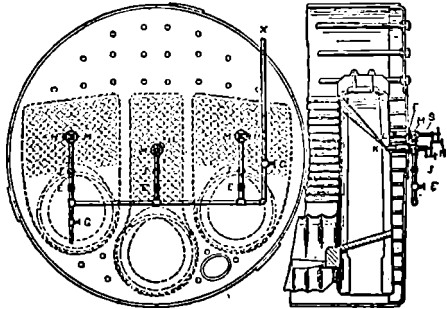
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Juli 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Bæser Ilor, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at røbe Røgkammerlorene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Ilor etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttøevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

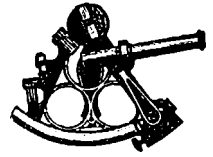
TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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.

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.**

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

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

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

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

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

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.**

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.

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.

Hill-Madsen

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

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. 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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

Clseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

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.

RATIN



State-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

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.

Randers Rebslaaeri

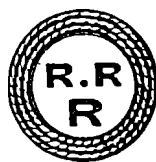
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



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 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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

„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 nauliske Foreningers Lokaler og hos Blænkstellers Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. —

— Statetelefon 4. —

Styrmandselever.

Til det andet Skoleskib „Skjoldborg“ antages i August Maaned yderligere et Par Elever paa samme Betingelser som tidligere avtereret, nemlig fuld Matroslyre i Elevertiden, frit Ophold mens Navigations-skolen frekventeres og Pligt til at forblive 2 Aar i Selskabets Tjeneste som Styrmand efter bestaet Eksamen.

Henvendelse i C. K. Hansens Skibsinspektion,
Toldbodvej 15, Kjøbenhavn K.

C. K. Hansen.

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavn, den 23. Juli 1914.

»Empress of Ireland's Undergang. Formanden for Undersøgelseskommissionen i Quebec, Lord Mersey, oplæste i et Møde den 11. ds. Kommissionens Kendelse, hvori gives en sammentrængt Beretning af Katastrofen paa Basis af Kaptajn Kendalls, Styrmand Tuftenes' og andres Vidnesbyrd, og det erklæres derefter, at Ulykken skyldtes Tuftenes, fordi Kuldampere Kurs var blevet ændret. Med Hensyn til Ansvar for Ulykken udtales i Beretningen, at man beklager at være nødsaget til at lægge Skylden paa nogen for denne beklagelige Ulykke, og at man ikke vilde gøre det, hvis der havde været noget andet rimeligt Valg, men Kommissionen har ikke kunnet komme til andet Resultat, end at Tuftenes havde handlet forkert og forsømmeligt ved at ændre Kurs i Taagen, hvilket han utvivlsomt havde gjort. Det havde ligeledes været urigtigt og forsømmeligt af ham selv at beholde Styringen af Skibet og undlade at tilkalde Kaptajnen, da han saa Taagen komme.

I Beretningen udtales endvidere, at det ikke kan formodes, at Katastrofen paa nogen Maade kan tilskrives særlige Ejendommeligheder ved St. Lawrencefloden. Den kunde lige saa godt være sket et hvilket som helst andet Sted under lignende Omstændigheder. Hvad angaar Fortællingerne om, hvorledes de to Skibe nærmede sig hinanden, hævder Rapporten, at Spørgsmaalet angaaende Ansvarligheden er ganske klart og ene og alene drejer sig om, hvilket af Skibene der har forandret Kurs under Taagen. Efter omhyggeligt at have prøvet de forskellige Vidneudsagn er Kommissionen kommen til den Slutning, at Tuftenes, »Storstad's første Styrmand, har taget fejl, naar han har antaget, at »Empress« havde til Hensigt at passere med Bagbord mod »Storstad's Bagbords-Side, eller at »Empress« ved sine Lanterner har tilkendegivet som sin Hensigt at ville foretage denne Manøvre. Det synes forøvrigt at være en Fejl, som ikke vilde have faaet alvorlige Følger, hvis begge Skibene derpaa havde holdt deres Kurs.

I Rapporten er udtalt den Formening, at Kendall vilde have gjort klogere i at give »Storstad« videre Spillerum. Han kan dog ikke siges at have handlet sømandsmæssigt ukorrekt ved af Forsigtighedshensyn at stoppe, ej heller kan hans Fejl ved ikke at give videre Spillerum for »Storstad« betragtes som en medvirkende Aarsag til Katastrofen.

Dansk Dampskibsrederi-Forening afholdt den 17. ds. Generalforsamling, paa hvilken der forelaa et Udkast til en fuldstændig Reorganisation af Foreningen. Efter Udkastet udvides Foreningens Rammer saaledes, at enhver Enkeltmand, Firma eller Selskab, der driver Dampskibsrederi her i Landet, kan optages som Medlem. Medlemmerne foreslaas delt i tre Grupper, nemlig Rederier, hvis Skibe sejler i fast Rute, Tramprederier og andre Rederier. Foreningens Bestyrelse skal bestaa af 5 Medlemmer, der vælges paa den aarlige Generalforsamling, saaledes at hver af de tre Grupper vælger en Repræsentant ind i Bestyrelsen, hvorefter samtlige Medlemmer vælger Formand og Næstformand. Der stilledes Forslag om at vælge som Repræsentant for Linierederierne Direktør Reinhard, som Repræsentant for Tramprederierne Generalkonsul Johan Hansen og som Repræsentant for Kulrederierne Direktør Ostenfeld, og om at genvalge den nuværende Formand og Næstformand, Direktør Cold og Direktør A. O. Andersen.

Generalforsamlingen endte med, at Bestyrelsens Forslag vedtoges.

Herefter deles Foreningen i tre Grupper: Rute-Redere, Tramp-Redere og Selv-Fragtere, hver med sin Repræsentant. Generalkonsul Johan Hansen bad sig fritaget for det tiltænkte Tillidshverv under Henviisning til, at hans Helbred ikke var helt tilfredsstillende.

Den nyvalgte Bestyrelse kom til at bestaa af Direktør, Kapt. Reinhard, Direktør Henriksen (Thore) og Direktør Ostenfeld. Foreningens Formand og Næstformand genvalgtes.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortsat.)

Handels- og Skibstartsoverenskomster.

De i Aarsberetningen for 1912 omtalte Forhandlinger — ved hvilke Repræsentationens Formand, Direktør Carl Will, er Delegeret for Repræsentationen — 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, har været fortsat i Løbet af 1913 og er endnu ikke tilendebragte.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen til Erklæring modtaget et Udkast til en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Sverig til Afsløsning af den den 2. November 1825 afsluttede Skibsfartstraktat.

Dette betydningsfulde Spørgsmaal har været Genstand for Overvejelse saavel af Repræsentationen som af dennes Forretningsudvalg, og der er desangaaende til Ministeriet afgivet en udførlig Betænkning.

Angaaende Spørgsmaalet om Afsluttelse af en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og den haitianske Regering har Repræsentationen paany haft Lejlighed til at udtale sig, idet den har ment, at der i Øjeblikket ikke er nogen Trang til med den paagældende Regering at søge afsluttet nogen Overenskomst, der ikke kommer til at hvile paa Mestbegunstigelsesprincippet eller er i Overensstemmelse med den mellem Tyskland og Haiti i 1908 indgaaede Traktat.

I Anledning af, at det nye Toldlovsforslag for de forenede Stater i Nordamerika bemyndiger Præsidenten til at afslutte nye Handelstraktater med fremmede Lande, er der givet Repræsentationen Lejlighed til at udtale sig angaaende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af, at der indledes Forarbejder til Afsluttelse af en eventuel ny Overenskomst mellem U. S. of Amerika og Danmark, hvilket Repræsentationen har anbefalet.

Internationale Søvejsregler.

I Anledning af en Artikel i »Nationalltidendes Søfartstidende«, belittet »Faresignaler og de internationale Søvejsregler«, af Marinekaptajn A. Bruun nedsatte Repræsentationen et Udvalg, bestaaende af d'Herr. Direktør Kay Reinhard, Kapt. H. V. Bang og Kapt. C. Minor Rasmussen, med det Formaal at undersøge Hensigtsmæssigheden af, at der i de internationale Søvejsregler optages Bestemmelser angaaende Signaler til Angivelse af Undervandsbaades og Vragts Tilstedeværelse samt Forholdsregler for Manøvrering under saadanne Forhold.

Dette Udvalg har afgivet en Betænkning, der er tiltraadt af Repræsentationen og af denne fremsendt til Ministeriet for Handel og Søfart med Anmodning om at vise Sagen fornøden Interesse og Støtte.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Navigationslærer *Christensen*, Marstal: Naar jeg har bedt om Ordet, er det for ganske kort at gøre Rede for min Stilling til den foreliggende Sag. Jeg finder, at som Forholdene har udviklet sig, er det nødvendigt. Som d'Herrer bekendt, har jeg haft Sæde i det Udvalg, der af Ministeriet var nedsat for at udarbejde Udkast til Love om Søneringen og om Navigationsundervisningen. Den tidligere Kommission, der var nedsat i 1904, delte sig jo som bekendt i et Flertal og et Mindretal, der afgav hver sin Betænkning i 1907. Den ny Kommissions Opgave blev nærmest at søge at sammenarbejde disse to Betænkninger. Jeg havde ikke saa ringe Betænknelighed ved at tage imod det Hverv at være Medlem af Kommissionen, men jeg har alligevel gjort det og skal staa til Ansvar for de Synspunkter, jeg har gjort gældende i den. Jeg har ved mit Arbejde været ledet af Ønsket om en Ordning af Søneringen og af Navigationsundervisningen, ved hvilken de absolute Fordringer indskrænkedes til det strængt nødvendige, medens Resten blev en frivillig Sag. Men naar vi skal have en saadan Ordning, som skal tilfredsstillende de to Opfattelser, der ytrede sig i Flertals- og Mindretalsbetænkningerne, saa kan vi ikke nøjes med én Eksamen, vi maa have to. Jeg tænker selvfølgelig nærmest paa de højere Eksaminer, ikke paa Sætteskipperprøven og de mindre Eksaminer, for om dem er der ikke særlig Tvivl. Men vi maa altsaa have to Eksaminer eller have Eksamen delt i to, og naar vi skal have den delt i to, maa jeg hævde som min Overbevisning, som jeg har vundet gennem min Erfaring, at der bør være Sejlskibs mellem de to Dele. Der har fra de Herrer Sejlskibsredere og rundt omkring fra lydt Klager over den nuværende Undervisnings Mangler i sproglig Retning; man har sagt, at Navigatorerne savnede Kundskaber i Dansk, og endvidere, at der haardt tiltrængtes Undervisning i Søret, i Vekselret og i Checklovgivning. Ja vel, lad alt det komme med. Men naar vi skal have det med, ser jeg ikke rettere end, at Eksamen

bliver for stor, og saa maa vi dele den, hvis den skal give den store Reltighed, som Retten til at føre Skib paa indtil 800 Tons over hele Jordkloden er. Disse Synspunkter tror jeg forøvrigt, jeg i sin Tid har meddelt Formanden, Konsul Lund, og hvad min Opgave angaar, har jeg drøftet Sagen hjemme i Kredsen, og med Hensyn til Hovedtrækkene — det er jo umuligt for Folk, som ikke er inde i Sagerne, at sætte sig ind i alle Enkelthederne i et Øjeblik — har vi drøftet dem, og jeg har faaet Tilslutning. Gaar vi 20 Aar tilbage i Tiden og gennemgaar hele Literaturen angaaende det Spørgsmaal, vil vi se, at det har været Meningen at holde sig til én Skibsførerklasse, man har ikke villet have en Skibsførerklasse, bestemt for Sejlskibene ude i Provinserne, saa at disse Sejlskibsførere skulde, om jeg saa maa sige, rykke ned i en anden Klasse. Det har vi arbejdet imod i al den Tid, jeg har Kendskab til Sagen, og det er et af de Grundprinciper, jeg har arbejdet efter. Mindretallets Betænkning siger Side 3: »Vi anser det for det heldigste fremdeles kun at have én Klasse indenfor den egentlige Skibsførerstand«. Derefter følger der en hel Del mere, som jeg ikke vil oplæse, men jeg henviser til Side 3 i Betænkningen. Det Resultat, der foreligger, holder sig saa godt som helt indenfor det af Mindretallet i sin Tid opstillede. Jeg vil ganske vist indrømme, at det for nogle Punktters Vedkommende kun er betingelsesvis, man er gaaet med til dem, men det er i alt Fald opnaaet. Om den højere Eksamen, der skulde kræves som Vilkaar for Ret til at føre Udvandrerbaade, bliver tvungen eller frivillig, tillægger jeg ikke saa stor Betydning: det spiller ikke nogen Rolle, da det kun drejer sig om 3—4 Skibsførere. Men iøvrigt maa jeg hævde, at det er rigtigst at have én Skibsførerklasse, og naar vi skal have det, maa Fordringerne ufravigelig skærpes, og saa maa Eksamen deles, og der maa være Sejlskibs mellem de to Dele. Jeg kan ikke finde, at de Argumenter, som er ført frem af Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni, positivt beviser noget paa det Omraade. Der siges bl. a.: »Den i Udkastet foreslaaede Sejlskibs mellem Styrmandseksamen og den almindelige Skibsførereksamen vil efter vor Mening ikke afhjælpe Savnet i Retning af praktisk Uddannelse. Et saadant vil bedst afhjælpes gennem en praktisk Skoleskibsupddannelse. — Dernæst vil man øjensynligt ikke opnaa saa godt et Resultat af Undervisningen, naar denne afbrydes ved et eller flere Aars praktisk Tjeneste, som man vil, naar Undervisningen er samlet. Det ligger jo nemlig i Sagens Natur, at der i det første Tilfælde vil medgaa en Del Tid efter den praktiske Tjeneste til at opfriske glemte Forudsætninger for Fortsættelse af Studiet og til i det hele taget at vænne Eleverne til intensivt aandeligt Arbejde«. Det er efter min Overbevisning det modsatte af det rigtige. Naar der siges, at det er øjensynligt, at der ikke vil opnaas saa godt et Resultat af Undervisningen, naar den afbrydes, saa maa jeg holde paa, at det vil der netop. Det, vi vil opnaa, er netop, at faa de Unge til at tage fat paa en ganske anden Maade, end de kan i Slutningen af den første Periode af Forberedelsen til Eksamen. Jeg forsikrer de Herrer — ja, De ved det maaske godt fra Deres egen Tid — at de fleste trættes, inden de er færdige med Styrmandseksamen, og de fleste, som tager 2den Del ved Siden af, trættes ogsaa, de bliver kede af det. Jeg er overbevist om — da vi har haft ikke saa faa Tilfælde af den Art — at de Paagældende vil arbejde langt mere intensivt, naar de kommer tilbage til Læsningen efter nogen Tids Fravær. Det er forbavsende at se, hvilket Syn de har faaet paa forskellige Ting, som de tidligere tildels ikke forstod, i den Retning kan man spore en stor Forskel. Naar Folk ikke faar Lejlighed til at opfriske det teoretiske, de har lært, glemmes en Del i Lobet af faa Aar. Det er saaledes Tilfældet i et Fag som Dansk. Jeg har haft rig Lejlighed til at iagttage, hvor meget der glemmes, fordi ikke alle er besjælet af Tanken om at arbejde paa at faa det mest

mulige ud af det teoretiske, med mindre de har en Tvang over sig. Jeg tænker nærmest paa de unge Mennesker; man kan ikke forlange, at de skal se paa de Sager som vi ældre; følgelig bør vi have Forstaaelsen deraf og ordne det saaledes, at det bliver til de Unges Gavn. Disse Mennesker falder saa let tilbage til deres gamle Folder; de har virkelig kunnet skrive godt, men de taber let den Færdighed. Naar de vidste, at om nogen Tid skulde de til at tage det op igen, vilde de gøre sig mere Umage for at bevare, hvad de har lært. Jeg mener ikke, at Skibsfører-eksamen skal være saa overvældende stor, men den skal holdes indenfor det strengt nødvendige. Naar saa de unge Mennesker, der har taget Styrmandseksamen, ved, at de snart igen skal tilbage til Skolen, vil de holde det lærte vedlige, og gør de det i Lobet af et Aarstid, vil det sikkert bidrage til, at de faar det saaledes fæstnet, at de næppe taber det igen. Jeg tror derfor ikke, at de anførte Argumenter mod Sejlads mellem Eksaminerne holder Stik.

Der staar ogsaa i denne Fælleshenvendelse fra de tre nævnte Institutioner, at Resultater i Retning af praktisk Uddannelse bedst vil opnaas ved Skoleskibuddannelse. Jeg forstaar ikke rigtigt, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening har kunnet medunderskrive det. Jeg har altid tænkt mig, at det bedste Skoleskib var Livets Skole, og det er netop det Skoleskib, de Unge skal have Lejlighed til at blive uddannet paa i de 6 Maaneders Mellemsejlads, eller hvor meget man nu kan blive enig om, at det skal være. Der kan de faa omsat i Praksis, hvad de har lært ad Teoriens Vej. Alle indenfor Kommissionen har sikkert tænkt sig, at det bedste Skoleskib for de unge Styrmand er et Sejlskib. Her lærer han langt bedre end i et Dampskib at staa paa egne Ben. Han faar betroet Vagten og faar Lejlighed til at sætte sig ind i mange Ting med Hensyn til Certepartier, Veksler, Checks osv. Paa dette Punkt synes jeg, at Sejlskibsrederne skyder noget fra sig til Fordel for Skoleskibene i Stedet for netop at se at faa denne Fart henlagt til Sejlskibene. Jeg mener ikke, at Sejlskibsfart skulde være tvungen, for jeg indrømmer, at i saa Fald vilde der opstaa ligesom en Forpligtelse til at holde Pladser aabne, hvad man ikke kan gaa ind paa, men jeg mener, at her er en Vej, ad hvilken man kunde gøre sig Haab om at faa Manglen af Styrmand til Sejlskibene afhjulpet.

Hvorvidt den mellemliggende Sejlads skal være paa et Aar eller paa 6 Maaneder, skal jeg ikke kunne sige. Flertalsbetænkningen af 1907 sagde 2 Aar; Mindretalsbetænkningen siger 1 Aar, og det er det, der er forlangt i det af Ministeriet forelagte Lovforslag. Dette er i Landstingets Vedtagelse ændret til 6 Maaneder, hvilket maaske kan være passende at forlange, for som Formanden sagde, det bliver ikke let at afpasse det saaledes, at Tidsrummet netop bliver 6 Maaneder, det bliver nok i Almindelighed noget ud over den Tid.

Der er endnu en Ting, jeg skal nævne. Da Sagen kom til Drøftelse i Fællesrepræsentationen, var der et Medlem af den, nemlig Direktør Høst, der fremkom med den Bemærkning, at den Sejlskibsreder, der var Medlem af Kommissionen, var ikke renlivet Reder, han var tillige Navigationslærer. Det er fuldstændig korrekt, min Hovedbeskæftigelse er Undervisning ved en Navigationsskole. Men hvad den renlivede Reder angaar, vil jeg spørge: hvor finder man ham. En Mægler er ved Siden af at være Mægler Skibsreder; en Skibbygmester er Skibsreder ved Siden af. Jeg finder ikke, at denne Bemærkning var rigtig passende, og det vilde have glædet mig at se, at der i Fællesrepræsentationen var gjort en Bemærkning overfor Direktør Høsts Udtalelse. Det er imidlertid ikke sket, i alt Fald er det ikke kommet paa Tryk, og som Følge deraf har jeg følt mig en lille Smule ilde berørt af denne Udtalelse. Jeg indrømmer imidlertid, at renlivet Sejlskibsreder er jeg ikke, men jeg kan forsikre, at jeg har arbejdet fuldtud for Redernes Interesser og i Forstaaelse med deres Ønsker, saa vidt mine Anskuelser kunde række. Jeg har, støttet paa, hvad der er

kommet frem i de foregaaende 20 Aar, holdt paa, at vi skulde have én Skibsførerklasse. Det er muligt, at den anden Side, som har holdt paa de skærpede Fordringer, gerne vilde have lavet to Skibsførerklasser, en højere og en lavere; det vilde allsaa blive en for Dampskibene og en for Sejlskibene. Men det har jeg, efter alt, hvad der er gaaet forud, ikke turdet gaa med til. Naar det er blevet sagt, at der dog paa en Maade blev to Skibsførerklasser, idet der er indsat en Ventil, hvorved der aabnes Adgang for Folk med Styrmandseksamen alene til at føre Sejlskib paa indtil 200 Tons, saa er det rigtigt. Den Ventil er indsat; men den fandtes sandelig ogsaa i Mindretalsbetænkningen, dog med den Forskel, at Mindretalsbetænkningen ikke satte nogen Tonnagegrænse, men kun begrænsede Farten til Nordsoen. Jeg vilde ikke have noget imod, at der ingen Tonnagegrænse var.

Der er nogen Forskel paa Lovforslaget, saaledes som det nu foreligger, og Udkastet, men dog ikke saa overvældende stor. Jeg skal indrømme, at Fordringerne er skærpet en lille Smule, og at der, som der staar i Aarsberetningen, er Tendens til Skærpelse. Jeg kan i det væsentlige slutte mig til det Standpunkt, Dansk Sejlskibsrederi-Forening har indtaget, afset fra dens Stilling til to Ting: Spørgsmaalet om én eller to Skibsførerklasser og Spørgsmaalet om Sejlads mellem Eksaminerne, og jeg vil sige Tak for, hvad den har søgt at udrette med Hensyn til et Punkt, jeg selv har taget Afstand fra. Jeg tænker paa det, at de, som har taget Styrmandseksamen men ikke har opnaaet fuld Sejlads ved Lovens Ikrafttræden, ikke, naar de senere erhverver Sejlads, skal kunne opnaa andet end Styrmandsbevis. Jeg finder det uretfærdigt. Dansk Sejlskibsrederiforening har taget den Sag op, men det er ikke lykkedes at gennemføre, hvad vi ønsker.

Det var de Punkter, jeg nærmest vilde fremdrage, men jeg maatte maaske tilløje, at jeg gerne saa, at vi kunde komme til en Overenskomst paa en eller anden Maade. Dampskibsrederne har jo nu opnaaet den Indrømmelse, at Folk med Styrmandsbevis efter at have erhvervet en vis Sejlads maa føre Dampskib eller Motorskib paa indtil 200 Tons i indskrænket Fart, hvad de ikke maatte efter Udkastet, og derved udviskes jo tildels Forskellen mellem Sejlskibe og Dampskibe. Det forekommer mig, at vi burde kunne opnaa, at Grænserne i Nordsoen udvidedes saaledes, at Færøerne og Island kom med; det vilde vist være fuldt tilfredsstillende. Jeg tænker nærmest paa, at noget saadant vilde kunne være til Gavn for Folk, der har Styrmandseksamen, og som maaske ved gode Venners Hjælp har faaet sig et lille Skib. De vilde ved en saadan Udvidelse opnaa bedre Vilkaar; og jeg tror, at Sejlskibsfarten vilde være godt tjent med at faa den Slags Folk til Forere. Jeg tror ikke, vi faar flere Sømand eller Forere, fordi vi aabner Folk med Styrmandsbevis Adgang til at blive Fører i et saa begrænset Omfang, som her er Tale om i Lovforslaget. Det er ganske andre Faktorer, som griber ind i det Forhold. Det er ikke Eksaminerne, som afholder Folk fra at blive Navigatorer, der er ganske andre Aarsager. Vi, som bor i Søfartscentrene, ved jo godt, hvem det er, som ikke vil have de unge til Søs. Det er Forældrene, det er os allesammen. Vi ønsker dem ikke ind i de Stillinger, fordi Udsigterne ikke synes os gode nok. Det er efter min Mening ikke de skærpede Fordringer, som vil foranledige Knaphed paa Navigatorer. Om den Udtalelse, Bestyrelsen er fremkommet med, vil jeg ikke udtale mig, da der jo ikke skal stemmes om den. (Fortsættes).

Fragtmarkedet.

Forandringerne i den forløbne Uge er gennemgaaende ganske minimale. Af de større Markeder ligger Middelhavet, Østen og La Plata flove, hvorimod Sortehavet etc.

har bedret sig noget. Fra U. S. og Kanada effektueredes der igen en betydelig Række Befragtninger, særlig med Korn, og Raterne har holdt sig støt ved et ganske godt Tonnagebegær. Hvis Sortehavet yderligere strammes, vil det antagelig influere paa U. K. og Indien, som saa vil have mere Vanskelighed ved at trække Ballasttonnage fra Middelhavet. Østersøen er ret uforandret for Trælaster. Der er intet Korn. Kulfragterne viser ingen nævneværdige Forandringer i nogen Retning.

Østen. Erts Port Pirie 17/6 Antwerpen, 1.—25. August. Ris Saigon 22/ Bordeaux, 22. Juli—August, 21/6 Hamburg, September; fra Rangoon 18/9 Alexandria, Juli—August.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Kherson, Nikolajeff eller Odessa 7/ à 7/3 Rotterdam, 7/3 à 7/6 Weseren, 7/6 à 7/9 Hamburg, Juli, 8/ Rotterdam, 8/6 Hamburg, 10.—25. August. Mindre Baade Sulina 9/ à 9/6 N. C. eller »any«, 6 d. mere Hamburg, Juli. Azow (store Baade) 8/9 Rotterdam, 9/ Antwerpen, Emden eller Weseren, 9/6 Hamburg, 3 d. mindre Byg, pr. c. 10.—15. August. mindre Baade 10/ à 10/6 N. C. eller »any«, 10/6 à 11/ Hamburg, 5/15. August.

Middelhavet etc. Salt Torrevieja/Calcutta 8/6 (6,000) pr. Septbr.—Oktbr. Fra Sicilien eller Tunis 7/6 à 7/9 Basis én Havn Vestnorge. Erts 5/6 Venedig/Westharpool (5,000), 5/ Grækenland/Swansea (3,800), 6/ Carthage/Maryport (4,000), 5/9 Middlesbro (3,500). Fra Bilbao 4/ Rotterdam, 4/ Rotterdam, 4/6 Grangemouth, 4/3 Middlesbro.

Nordamerika. Planker Miramichi 47/6 Garston og Preston (1,400), 41/3 St. John/Dublin og Barrow (1,200), begge Juli—August. Korn Montreal 2/4½ Avonmouth eller Rotterdam pr. 5.—25. August, 2/7½ à 2/8¼ Rotterdam pr. 15.—31. Oktober. New Orleans eller Galveston 3/3 Marseille, 3/4½ Bayonne, 15.—31. August. Bould etc. fra Savannah etc. 30/3 paa Form »O« til U. K. eller Kontinentet, 13.—31. August. Tømmer Mobile og/eller Pensacola 80/ Liverpool eller Manchester, 82/6 begge Lossepladser, August. Timecharter 3/1½ Dødvægt Levering Wales, Tilbagelevering Kontinentet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. 1ste August, 12/6 pr. 15. August, 6 d. mindre direkte Havn. Rosario 9/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion, meget prompt.

Østersøen. St. Petersburg flov og har intet Korn at tilbyde. For Kortprops 25/6 à 26/ Østkyst Kullhavn, c. 30/ Wales, Mk. 20—21 Pulpwood Rotterdam, 23½ Brake, Fres. 32½ Ternenzen. Fra Riga c. Hfl. 13½ D. B. Holland, 21/6 Grangemouth, 29/ D. B. B. Preston. Fra Windau Hfl. 15½ Kappbjælker Dordrecht, Fres. 30 D. B. Antwerpen. Sukker Stettin/London 5/6, Havre Stettin/Dunkirk Mk. 7½. Tornea/Grimsby 28/ D. B. B. (700), Wasa og Brahestad/Grimsby 29/ (500), Kotka/La Rochelle Fres. 41 (650), Sydfinland/Calais Fres. 38 Kortprops (850).

Kulfragterne. Tynen eller Blyth 4/10½ Archangel (2,500), 5/3 St. Petersburg, 5/ Kronstadt, 4/6 à 5 Windau, 4/7½ Königsberg (2,200), 4/6 Pillau (2,000), 4/4½ Memel (3,700), 5/9 Bordeaux (2,500) 6/3 Malta, 7/3 Genua, 7/2 Neapel, 8/3 Venedig (5,200), 7/3 à 7/4½ Port Said. Fra Hull eller Grimsby 5/ Kronstadt eller St. Petersburg, 5/3 Riga (1,600), 6/3 Lissabon (2,500), 8/ Messina (2,700). Fra Methil 5/ Kiel (2,000), 5/1½ Bandholm (2,100). Fra Cardiff eller Newport Fres. 7,25 Algier (4,500) 8, 25 Marseille (4,200), 7/ à 7/4½ Genua eller Savona, 7/3 à 7/6 Port Said (5,000—6,000), 10/ à 10/3 Colombo (6,000—7,000), 7/ Las Palmas eller Teneriffa (2,500), 13/3 Rio Janeiro med 300 Losning, 12/9 med 500 (6,300), 14/3 à 14/6 Buenos Aires eller La Plata (6,000).

Skrevet den 21. Juli 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Vestsverig og Østnorge til England er der kun sket ganske ringe eller slet ingen Forandring i

Ugens Løb. Fra Bottenhavet og Finskebugten er der fremdeles tilstrækkelig disponible Trælaster til de faa ubefragtede Skibe til lønnende Rater. Fra Rusland, Libau, er fremdeles enkelte Korn- og Oljekagelaster; St. Petersburg har flere Oljekagelaster til Danmark til uforandret Rate, hvorimod Begeret til England er lidt mere fast med et lille Tillæg til Raterne. Østnorge udbyder nu flere Islaster, men paa Grund af den varme Sommertid er disse Laster ikke meget søgt, da Losningen er ret tarvelig. Danmark og Tyskland er fremdeles mat.

Hvad angaar Returfragterne Vest fra er der fremdeles Mangel paa Kullaster paa Grund af de skotske Helligdage samt Truster af Arbejdsnedlæggelse i Minerne. Clay- og Oljekagelaster fra Kanalhavne er fremdeles uforandrede.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet lige uforandret og mat. Nordtyskland viser endnu ingen Tendens til at blive mere livlig, men om et Par Uger vil sikkert ny Rug blive afskibet med Sejlere, og en Bedring vil da uden Tvivl spores; med Damper er allerede ny Rug afskibet i denne Uge fra Danzig; Kvaliteten skal være meget fin; med Hensyn til Sverige udbydes nu en Del Gødningslaster fra Sundhavnene til andre sydsvenske Havne; men ellers er Forholdene uforandret. Danmark staar ogsaa ved det samme; Provinserne meget flove. Kjøbenhavn har derimod sluttet en Del Tonnage, saaledes Rug til Kalmar 16 Øre, Nykjøbing F. 13 Øre, Majs til Stege 12 Øre, Hvede til Åhus 14 Øre, Hampfrøkager til Bogense 14 Øre, Kerteminde 13 Øre, Limfjorden 20 Øre; Importdampere af væsentlig Betydning ventes just ikke de allerførste Dage.

Havarier og Forlis.

Kathrine, Galease af Frederikshavn, kom den 16. ds. paa Rejsen fra Lysekil til Randers med en Ladning Brøsten, paa Grund ved Ydermolen i Frederikshavn og blev læk. To Fiskekuttere hjerpede Skibet ind i Havnen.

Kate, Galease af Kjøbenhavn, kom den 17. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Marstal med en Ladning Kul paa Grund ved Lollands Sydkyst. Svitzers bragte Skibet flot og i Havn.

Viceroy, Damptrawler af Grimsby, er bleven indbragt til Reykjavik med knækket Skruceksel samt en Del store Maskinhavarier. Skibet skal af Svitzers »Geir« bringes til Tyne for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 15. ds. afholdtes i Sundet den officielle Provetur med Nybygning Nr. 120, S/S. Anna, bygget til Dampskibsselskabet Vestehavet, Esbjerg, af A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Preven fuldt i enhver Henseende godt ud, haade hvad den opnaaede Fart som Kulforbruget angaar.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 19./7. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 19./7. — Brattingsborg ank. Havanna 17./7. — Børglum ank. Genua 12./7. — Danborg afg. Newport 18./7. — Elsberg afg. Thameshavn 17./7. — Esrom afg. Poti 15./7. — Flynderborg afg. Bunnisland 19./7. — Frederiksborg ank. Toulon 10./7. — Guldberg

ank. Hungerborg 19./7. — Gurre ank. Stettin 18./7. — Hammersbns ank. Las Palmas 13./7. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 19./7. — Hundborg afg. Newport 16./7. — Jelling afg. Genua 15./7. — Jomsborg ank. Petersborg 18./7. — Jungshoved ank. Rio de Janeiro 7./7. — Jægersborg ank. Norresundby 14./7. — Kallundborg ank. Huelva 15./7. — Kalo afg. Riga 18./7. — Klampenborg afg. Terneuzen 18./7. — Kronborg pass. Gibraltar 15./7. — Lojre ank. London 18./7. — Marselisborg ank. Archangel 13./7. — Næsborg ank. Aalborg 18./7. — Randelsborg afg. Cardiff 17./7. — Rosenborg afg. Archangel 17./7. — Silkeborg afg. Huelva 18./7. — Skanderborg ank. Helsingør 16./7. — Skodsborg ank. Cardiff 12./7. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 18./7. — Stogelborg pass. Lizzard 19./7. — Stjerneborg ank. St. Louis du Rhone 14./7. — Soborg ank. West Hartlepool 5./7. — Taaruborg afg. Petersborg 19./7. — Ulfborg ank. Huelva 19./7. — Uranienborg afg. Haparanda 18./7. — Vordingborg ank. Sunderland 19./7. — Ørkild pass. Kjøbenhavn 20./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkberg, ank. Hartlepool 18./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. Hartlepool 15./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 18./7. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 11./7. til Belfast. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hungerburg 16./7. til Ghent. — Excellence Ploske, Tannebek, afg. Hull 13./7. til Petersborg. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Cardiff 18./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Campbellton 11./7. til Waterford. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 16./7. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 17./7. til Newry. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 19./7. til Newry.

Vesterhavet. Cito, Thoff, pass. Portland 21./7. for Åhus. — Marie, Nielsen, pass. Helsingør 21./7. for Sevilla. — Nexos, Basse, pass. l'ouessant 21./7. for Esbjerg. — Norma, Dejn, ank. Wasa 20./7. — Dagmar, Sørensen, afg. Yarmouth 20./7. til Grangemouth. — Fylla, Brinch, afg. Petersborg 20./7. til Wiborg. — Gerda, Iversen, ank. Malaga 20./7. — Bodil, Jensen, ank. San Feliu 19./7. — Olga, Christensen, pass. l'ouessant 19./7. for Barcelona. — Thyra, Winther, ank. Antwerpen 17./7. — Rigmor, Uldall, afg. Sevilla 14./7. til Galway. — Johanne, Mikelsen, ank. Casablanca 15./7. — Valborg, Jepsen, pass. Hanstholm 19./7. for Huelva. — Laura, Thøgersen, ank. Nederkalix 19./7. — Ellen, Hansen, ank. Marseille 18./7. — Inger, Skou, ank. Kjøbenhavn 18./7. — Anna, Jessen, ank. Åbo 18./7. — Hebe, Gregersen, ank. Valencia 17./7. — Nordsøen, Nielsen, ank. Tarragona 17./7. — Karla, Nielsen, ank. Marseille 16./7. — Polly, Mathiasen, pass. Portland 16./7. for Almeria. — Ulla, Hansen, pass. Portland 16./7. for Alicante.

Det ostasiatiske Kompagni. Castell Pelesch pass. Suez 12./7. udg. — Jutlandia ank. Kosielang 8./7. udg. — Selaudia ank. Genua 20./7. udg. — Arabien ank. Göteborg 19./7. udg. — Indien afg. Yokohama 21./7. udg. — Siam pass. Perim 18./7. udg. — Rhodesia ank. Cape Town 21./7. udg. — Transvaal afg. Tacoma 19./7. hjemg. — Natal pass. St. Vincent 20./7. udg. — Samui afg. Portland 11./7. udg. — Fionia ank. Kjøbenhavn 12./7. — Tranquebar afg. Colombo 14./7. hjemg. — Annam afg. Vladivostok 13./7. hjemg. — Cathay ank. Bordeaux 19./7. hjemg. — Kina ank. Algier 21./7. hjemg. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 14./7. — Bintang afg. Paramaribo 13./7. hjemg.

A. P. Mollers Rederier. Angelica Mærsk ank. Petersborg 16./7. — Anna Mærsk afg. Ghent 18./7. — Arnold Mærsk ank. Ghent 14./7. — Chassie Mærsk afg. Memel 17./7. — Eleonora Mærsk ank. Petersborg 15./7. — Hulda Mærsk ank. Kronstadt 17./7. — Laura Mærsk afg. Petersborg 18./7. — Lexa Mærsk ank. Terneuzen 18./7. — Potor Mærsk ank. Nordheidsund 19./7. — Sally Mærsk ank. Spezia 20./7.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 2./7. — London, Larsen, ank. Kaskö 14./7. — Paris, Andersen, ank. Kiel 14./7. — Brussel, Kaas, afg. Methil 17./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Havana 15./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Memel 15./7. — Roma, v. Thun, afg. Grangemouth 18./7. til Kronstadt.

Torm. Gudrun, Sonniehsen, ank. Santander 15./7. — Sara, Jensen, ank. Svendborg 20./7. — Helone, Sørensen, pass. Helsingør 22./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Trångsund 21./7. — Valborg, Hansen, ank. Rendsborg 18./7. — Sjælland, Svarrer, ank. Aalborg 20./7. — Estrid, Hansen, ank. Ghent 15./7. — Agnete, Dam, ank. Nykjøbing F. 18./7. — Gunhild, Hansen, ank. Ghent 19./7. — Hermia, Farup, afg. Nyborg 18./7. — Elise, Jørgensen, afg. Rostock 18./7.

Heimdal. Helga, Vaabon Hansen, afg. Mariager 18./7. — Martha, Christensen, ank. Dunkerque 19./7. — Elna, Rathje, ank. Thyen 13./7. — Therese, Pedersen, ank. Kotka 18./7. — Harriot, Larsen, ank. Dunkerque 20./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Karlsborg 21./7. — Simone, Olesen, ank. Kongsdal 21./7. — Joanne, Olsen, ank. Grimsby 20./7. — Vora, Riso, afg.

Skutskær 17./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Sølvesborg 17./7. — Annine, Leth, ank. Howdendock 21./7. — Kamna, Løffler, ank. Trångsund 18./7. — Betty, Lagesen, ank. Bongie 21./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelva 13./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Byske 20./7. — Svend, Schmidt, ank. Dunkerque 19./7. — Urania, Clausen, afg. Travesund 21./7.

Dansk-englisk Dampskibsselskab. Nordland, Andersen, ank. Petersborg 21./7. — Kronprins Frederik, Androsen, afg. Windau 16./7. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — England, Bennetsen, afg. Trångsund 21./7.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Calais 18./7. — Enropa, Friis, afg. Cardiff 18./7. — Frankrig, Nielsen, ank. Baltimore 12./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Odense 27./6. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Kjøbenhavn 18./7. til Grimsby. — Nordpol, Nielsen, pass. Gibraltar 14./7. for Kjøbenhavn. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Odense 20./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Havro Red 21./7. — Alf, N. Clausen, ank. Calais 17./7.

Orion. Orion, Hansen, ligger i Kjøbenhavn. — Fyen, Nielsen, afg. Riga 16./7.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. London 20./7. — Gulfaxe, Faber, afg. Methil 18./7. til Wismar. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Wismar 20./7. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Nakskov 20./7.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Kotka 20./7. — Nelly, Clausen, ank. Kiel 20./7. — Lilly, Bang, ank. Kristinestad 18./7. — Aloyx, Sørensen, ank. Rüksjö 15./7. — Dagny, Clausen, afg. Tonney Charente 19./7. til Sines. — Mary, Duhn, ank. Guernsey 21./7.

Nord-østersø Rederiet. Fredericia afg. Burntisland 18./7. til Kronstadt.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Wiborg 14./7. — P. Bom, Jørgensen, ank. Petersborg 21./7. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Sunderland 21./7.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja afg. Stettin 20./7.

Æra. Enighedon, Jensen, ank. Calais 16./7. — Emanuel, Svane, ank. Honfleur 14./7.

Sejlskibe.

Svendborg. Ruth, Larsen, ank. Langesund 14./7. — Now-sky, Nielsen, ank. Libau 14./7. — I. Lotz, Hansen, ank. Newcastle 14./7. — Ragnhild, Wilde, ank. Boston 15./7. — Ludvig, Brandt, ank. Stettin 15./7. — Criterion, Nielsen, ank. Lübeck 15./7. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Frederiksstad 15./7. — Valkyrien, Hansen, ank. Ronneby 16./7. — Alfrida, Clausen, ank. Svendborg 16./7. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Dieppe 16./7. — Marie, Nielsen, ank. Burntisland 17./7. — Galathea, Jensen, ank. Par 17./7. — Christian, Jørgensen, ank. Grimsby 16./7. — Lindhardt, Madsen, ank. Hudiksvall 18./7. — Carl, Clemmensen, ank. Faxø 17./7. — Lauritz, Carlsen, ank. Harburg 16./7. — G. R. Borg, Hvenegaard, ank. Glasgow 18./7. — Jørgen Larsen, Mikkelsen, ank. Fowey 18./7. — Danmark, Husfeldt, ank. Gustafberg 17./7. — Fulvia, Petersen, ank. Nykjøbing F. 23./7. — Ellen Kirstine, Petersen, Sundsvall 17./7. — Najaden, Rasmussen, ank. Riga 18./7. — Loif, Hansen, ank. Helsingfors 19./7. — Ludvig Jørgensen, ank. Hohro 20./7. — Nordstjernen, Hansen, ank. Kronstadt 20./7. — Gefion, Lund, ank. Leith 19./7. — Doris, Købke, ank. Narva 20./7. — Yrsa, Sørensen, ank. Odense 21./7. — Martin Nisson, Jensen, ank. Lorient 20./7. — Libra, Hansen, ank. Kotka 20./7.

Æra. S. L. Weber, Christensen, ank. West Hartlepool 14./7. — Invorurie, Friis, ank. Kiel 15./7. — Noa, Weber, ank. Kjøbenhavns Frihavn 13./7. — Arken, Christensen, ank. Ellesmero Port 14./7. — Mette, Christensen, ank. Halmstad 13./7. — Neptun, Skals, ank. Helsingborg 17./7. — Natalia, Eriksen, ank. Solembul 16./7. — Hjalmar, Christoffersen, ank. West Wemyss 17./7. — Rasmus, Jensen, er afg. Folkestene. — Juno, Godtfredsen, ank. Kjøbenhavn 16./7. — Caroline Koch, Rasmussen, ank. Hamburg 17./7. — Mindet, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 16./7. — Hertha, Krull, ank. Chatham 17./7. — Eos, Christensen, ank. Chatham 17./7. — Anne, Hansen, ank. Kragerø 17./7. — Sofie, Mølleman, ank. Swinemünde 17./7. — Yrsa, Hansen, afg. Cadix 17./7. til Labrador. — Mario, Hansen, ank. Travemünde 17./7. — Kristiane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 18./7. — Niels, Christensen, ank. Rodby 18./7. — Saga, Ohlesen, afg. Campbellton 19./7. — Alf, Hansen, ank. Helsingborg 19./7. — N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Herrenwick 18./7. — Arietis, Andersen, ank. Bagenkop 19./7. — Laura, Jensen, ank. Stokkeseyri 19./7. — Karen, Albertsen, ank. Greifswald 19./7. — Ami, Albertsen, ank. Thorshavn 19./7. — Dana, Østermann, ank. Wismar 19./7. — Ellen, Nielsen, ank. Borgå 18./7. —

(Fortættets efter "Danske Havne".)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.:

No. 1051. Red Sea. Jebel Teir light—Obscured sector. Position. Lat. 15° 32½' N., long. 41° 49' E. Details. The light is obscured by the high land of the island, from 202° (S. 24° W. Mag.), through west, to 311° (N. 47° W. Mag.) approximately. Variation. 2° W. (Notice No. 1051 of 1914, dated 6th July.)
 Charts affected. No. 143, Jebel Teir to Perim island. No. 8d, Red sea, sheet 4. Publications. List of Lights, Part V., 1914, No. 2197. Red Sea Pilot, 1909, page 124.

No. 1056. Japan—Inland Sea. Naga shima—Depth over wreck southward of. Position. At a distance of about 2 miles, south south-westward from Tate saki. Lat. 34° 39' N., long. 134° 15¼' E. Description. Wreck of a small sailing vessel. Depth. 4½ fathoms. Remarks. The mast of this wreck has been moved, consequently the day-mark and red light formerly exhibited have been discontinued. Note. A depth of 4½ fathoms should be shown on the charts in place of the wreck symbol. (Notice No. 1056 of 1914, dated 8th July.)
 Charts affected. No. 3566, Izumi mada to Harima mndh. No. 2875, Ninkai. Publication. Japan Pilot, 1914, page 294.

No. 1061. Madagascar, East Coast—St. Mary Island. Point Blévec—Alteration in position of light. New position. On the southern part of Ile des Nattes. Lat. 17° 06' 45" S., long. 49° 51' 00" E., on chart No. 688. Abridged description. Lt. F. 108 ft. vis. 12 m. Details. The fixed white light, formerly shown from the south-west end of Blévec reel has been discontinued in that position and is now exhibited from a cylindrical masonry tower, 15 feet above ground, in the position given above. In its new position the light has an elevation of 108 feet and visibility of 12 miles. (Notice No. 1061 of 1914, dated 8th July.)
 Charts affected. No. 688, St. Mary island and channel. No. 759b, Antongil bay to Ambatsoa. No. 2899, Chagos archipelago to Madagascar. No. 597, Delagon bay to Cape Guardalivi. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 198. South Indian Ocean Pilot, 1911, page 273.

No. 1102. China Sea—Gulf of Siam. Cambodia point—Obstruction reported westward of. Position. At a distance of about 18 miles, westward from Cambodia point. Lat. 8° 31' N., long. 104° 24' E. Note. "Obstruction reported (1914), posn. approx." has been inserted on the charts in the position given above. (Notice No. 1102 of 1914, dated 11th July.)
 Charts affected. No. 2723, Bay island to Pulo Obi. No. 2414, Gulf of Siam. No. 2660a, China sea, southern portion, western sheet. No. 1263, China sea. Publication. China Sea Pilot, Vol. III, 1912, page 137.

No. 1103. Eastern Archipelago—Java, North Coast. Krimon Java road—Sunken reef reported. Position. At a distance of 1 mile and 27/100 cables, 315° (N. 46° W. Mag.) from Tanjung Benteng extreme. Lat. 5° 52' S., long. 110° 24½' E. Description. A small reef with a least depth of 6 feet. Note. A symbol for a rock with less than 6 feet of water has been placed on the plan of Krimon Java road on chart No. 3311 in the position given above. Variation. 1° E. (Notice No. 1103 of 1914, dated 11th July.)
 Chart affected. No. 3311, Plan of Krimon Java road. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, pages 126, 127

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Juli 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	106½	106¼	106¾
Danmark	86	85½	86¼
Norden	88	88	88¾
Gorm	—	—	—
Carl	96	95¾	96
Dannebrog	106	106¼	106¾
Skjold	76¾	76½	78¾
Urania	—	—	—
Neptun	97½	96¾	97¼
Dampsk. af 1896	99¾	99	99¾
Hejmdal	109	109	109¾
Østasiatiske	—	130½	130¾
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	100¾	101¼	101½
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	63¾	64½
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5½% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3½% uops. Stats.	—	81¾	83
3½% Husejer Kreditk.	—	82	84
3½% Kbhvn. Kreditf.	88	87½	88
4% — — — 2. Serie.	—	92½	94½
4% — — — 1.	—	94½	96½
3½% Østift. Kreditf.	—	86½	88½
4% — — —	—	88¾	90¾
3½% Landkreditk.	—	92½	94½
4% Østift. Kreditf.	—	88¾	89

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	151	152
Privatbank	105½	105¼	105¾
Landmandsbank	—	133¾	135
Handelsbank	—	141¾	142
Kbhvns Laane- og Diskontobank	92	92	92½
Burm. & Wain	86¾	86½	88¾
Helsingørs Jærnak	—	—	—
Sukkerfabr.	211½	211¾	212
Bryggeri Aktier	200½	201¼	200¾

Vækselkursør d. 22. Juli 1914.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.26	18.22
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Juli 1914.

Russiske Noter	218.70
4% Russiske Consols	85.80
3% — — — Boden Kredit	83.10
5% Mexikanske 1899	56.76
5% Rumænske Stats	99.80
4% — — — 1890	94.25

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

„Forenede Dampsk.“ 108,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 92,000, „Carl“ 148,000, „Dannebrog“ 92,000, „Skjold“ 240,000, „Dampskib. af 1896“ 104,000, „Hejmdal“ 68,000, „Gorm“ 88,000, „Neptun“ 240,000, „Dansk-russisk“ 228,000, „Østasiatisk“ 212,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

1505. Italien W.-Kyst. Punta del Colle d'Orano. Skær.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 269/598. Genova 1914.)
Et Skær med 2 m Vand er fundet i 17 m Dybde i Nærheden af *Colle d'Orano*. Skæret ligger i Linien „Fyret paa *Polceraja* Pynt—*Fornace* Pynt“ og c. 1100 m fra forannævnte Fyr, som ligger paa 42° 47' 37" N. 10° 06' 40" E.

1506. Italien E.-Kyst. S. Cataldo. (S. Cataldo di Lecee). Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 269/595. Genova 1914.)
I Slutningen af Juli 1914 forandres *S. Cataldo* Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s, Blink 1,6 s, Mørke 8,5 s. 40° 23' 22" N. 18° 18' 31" E.

1507. Østerrig-Ungarn. Palazzuoli Rev. Vrag.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 27/1092. Pola 1914.)
En Dampner med Masterne over Vandet er sunket i 15 m Vand mellem Øen *Palazzuoli* og det c. 1 Sm E. for Øen liggende Rev. c. 44° 32' 6 N. 14° 37,1 E.

1508. Grækenland. Piræus. Mole forlænges.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1927. Berlin 1914.)
Den ydre S.-Mole ved Havnen bliver forlænget. I Slutningen af Maj d. A. var Molen forlænget 8 m. Arbejdsstedet er ikke afmærket, man bør derfor holde sig til den N.-Side af Indløbet. c. 37° 56' N. 23° 37½ E.

1509. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Tønde flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1931. Berlin 1914.)
Den grønne Spidstønde ved W.-Enden af *Taganrog* store Red er flyttet ½ Sm S. efter til c. 46° 58' N. 38° 10' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1312. København 1914.)

1510. Middelhavet. Tripolis. Ras al Omja. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1086. London 1914.)
En rød Tønde er udlagt ved E.-Enden af Skærene ud for *Ras al Omja*, c. 4,5 Sm E. for dette Punkt. 30° 56' 00" N. 17° 56' 15" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

- R 1905 *England*: England, south coast. — Southampton water.
- R 3547 Scotland, east coast. — Logie head to Tarbet ness.
- R 2694 France, west coast. — The channels between Ile d'Ouessant and the mainland.
- R 2657 Japan, Nippon. — Gulf of Tokyo or Yedo.
- R 372 Japan, Kiuisu. — Kagosima kaiwan.
- R 2111 Borneo, north-west coast. — Nosong point to Ambong bay.
- R 1323 South America, west coast. — Independencia bay to Begueta bay.
- R 494 West Indies. — Ports and anchorages in Martinique.
- R 1631 Labrador. — Harbours on the coast of Labrador.
- N North Sea Pilot, Part II, seventh edition 1914.
- R 247 *Tyskland*: Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Brunsbüttel bis Krautsand. I : 25 000.
- R 487 Südatlantischer Ozean, Deutsch-Südwestafrika: Walfisch-Bucht bis Oranje-Flusz. I : 750 000.
- T Westindien-Handbuch. I. Teil: Die Nordküsten Süd- und Mittelamerikas von der brasilianischen bis zur mexikanischen Grenze nebst den Inseln. 1914.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsviude er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den mlevsende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1451. Sverrig. Gotska Sandöen. Fyrs Lysvinkler forandrede.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/761. Stockholm 1914.)

- 1. *Kyrkuddens* Fyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s, er synligt i Pejlinger fra 149° gennem 0° til 37°. 58° 22' 00" N. 19° 19' 30" E.
- 2. *Hammuddens* Fyr, der viser hvidt To-Lyn hver 6 s, er synligt i Pejlinger fra 294° gennem 0° til 160°. 58° 20' 30" N. 19° 13' 15" E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2509. København 1913.)

1452. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Håldåmnan. Sømærke flyttet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/759. Stockholm 1914.)

Stagen E. for *Håldåmnan*, SW. for *Oxelösund*, er flyttet NE. for Grunden til 58° 37' 08" N. 17° 04' 59" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1317. København 1914.)

1453. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Midlertidige Fyr.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/758. Stockholm 1914.)

Paa Grund af den svenske Flaades Øvelser kan der indtil den 5te August d. A. være tændt midlertidige Fyr paa følgende Steder: 1) Mellem *Söderarm* Fyr. 59° 45¼' N. 19° 24½' E. og *Grönskär* Fyr; 59° 16¼' N. 19° 01¾' E. 2) Mellem *Nämdö*, 59° 12' N. 18° 42' E. og *Utö*, 58° 57' N. 18° 16' E.

1454. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Sømærker opført.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/755. Stockholm 1914.)

Paa *Sörgrund* er opført et Dagsmærke med en hvid Tavle, der er spids foroven. 60° 41' 08" N. 17° 12' 45" E.

Paa *Bomhus* er opført et Dagsmærke med en hvid firkantet Tavle. 60° 41' 16" N. 17° 13' 17" E.

De to Tavler angiver, holdt overet med *Fredricksskans* ny Fyr, Pladsen E. for Fyret, hvor det er forbudt at ankre.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/957. København 1914.)

1455. Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Halsholmen. Oplysning om Grund.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 57. Helsingfors 1914.)

Grunden, der var rapporteret paa 60° 10' 54" N. 22° 09' 47" E., er ikke fundet.

maa sandsynligvis have grundstødt paa *Brändholmens* N-lige Grund, da Vageren paa E-Siden af denne ikke stod paa sin Plads.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1233. København 1914.)

1456. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Rönnskär. Sømærke udlagt.

(„Underrøtelses for Søfarende“ Nr. 63. Helsingfors 1914.)

En Vager med E-lig Topbetegnelse er udsat ved Revet ved Rönnskär i 8, m Vand. 59° 56' 17" N. 24° 23' 48" E. Positionen svarer til dansk Kort lægges 1, 12" til Lgd., svarer den til russiske Kort.

(Kort Nr. 155.)

1457. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Ryssholm. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1880. Berlin 1914.)

Det hvide og røde, faste Fyr paa Øen *Ryssholm* har nu følgende Lysvinkler:

1. hvidt i Pejlingen fra 25° til 115°;
2. rødt i — 115° - 205°;
3. hvidt i — 205° - 295°;
4. rødt i — 295° - 25°;

I øvrigt uforandret. c. 60° 10' N. 25° 00' E.

1458. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Borgå. Guggsund. Dybde.

(„Underrøtelses for Søfarende“ Nr. 60. Helsingfors 1914.)

I 3,7 m (12 Fod) Løbet gennem *Guggsund* er fundet en Sten med 3,4 m Vand paa 60° 18' 35" N. 25° 36' 07" E. (russisk Kort Nr. 1340). Løbet maa indtil videre betragtes som et 2,6 m (8 Fod) Løb.

1459. Rusland. Riga Bugt. Runo N. Sømærke udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1892. Berlin 1914.)

Ved Revet, der strækker sig N. i fra *Runo*, er udlagt en hvid Spirtønde med en nedadvendt Kost i 12 m Vand, c. 280 m 270° (misv. W. ¼ N.) fra den Spirtønde, som ligger der i Forvejen. *Runo*: c. 57° 48' N. 23° 16' E.

(Kort Nr. 205.)

1460. Rusland. Libau. Kejser Alexander III Havn. Dybde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1893. Berlin 1914.)

Den Gravede Rende, der fører fra Søen til det W-lige Indløb af *Kejser Alexander III* Havn, kan kun besejles af Skibe med et Dybgæende af indtil 8,2 m. c. 56° 32' N. 20° 56' E.

(Kort Nr. 206.)

1461. Tyskland. Danzig Bugt. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1884. Berlin 1914.)

Fra den 20de Juli til den 14de August d. A. skydes der ud over Søen fra Batterierne ved *Heubude* Bugt og fra den 1ste til den 14de August tillige fra Batterierne ved *Zoppol* Bugt. Den 7de og 8de August skydes ogsaa om Natten. Dagskydningen begynder Kl. 9½ E.m. og varer c. 5 Timer. Natskydningen begynder Kl. 9½ E.m. og varer omtrent til Midnat. Under Skydningen maa man ikke komme Kysten ud for Batterierne nærmere end 8 Sm. Naar der skydes, er et sort Flag hejst paa Signalmasten ved *Neufahrwasser* Lodslus, og Lødsdamper ligger ude. *Heubude*: c. 54° 22½' N. 18° 44' E.

1462. Tyskland. Darsserort. Bifyr nedlægges.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1886. Berlin 1914.)

Den 31de Juli 1914 nedlægges det hvide, faste Bifyr paa NW-Siden af *Darsserort* Fyrtaarn, som er synligt i Pejlingen fra 82° til 121°. 54° 28' 28" N. 12° 30' 23" E.

(Kort Nr. 157, 160, 235 og 256. Danske Lods Side 424.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1463. Danmark. Sundet. Sødre-Flint. Klokketønde udlagt.

Klokketønden *Søndre Flint SE*, der nu er sortmalet, er udlagt. 55° 35' (53") N. 12° 49' (43") E.

(Kort Nr. 156, 160, 210 og 249. Danske Lods Side 314. Fyr-Fort. Nr. 249. Som-Fort. Side 40.)

1498. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Egg Island Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/2138. Washington 1914.)

Den 1ste August 1914 forandres *Egg Island* Fyr til at vise Lys med En-Formørkelser hver 2s., Lys 1s., Mørke 1 s. I øvrigt uforandret. 39° 10' 44" N. 75° 08' 13" W.

1499. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Martins Industry Fyrskib atter udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/2151. Washington 1914.)

Martins Industry Fyrskib er atter udlagt, og Reservefyrskibet er inddraget. c. 32° 06' 10" N. 80° 27' 50" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2306. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1500. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt og Mississippi Sund. Pass aux Herons. Tønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/2134. Washington 1914.)

Ved N-Siden af den gravede Kanal, som forbinder *Mobile* Bugt med *Mississippi* Sund, er udlagt *Pass aux Herons Channel* Spidstønde 2, 4, 6, 8, 10, 12 og 14. Tønde Nr. 2 ligger i 3,2 m Vand 43¼ Sm 281° (misv. W. 5/8 N.) fra *Mobile Ship Channel* Fyr Nr. 2. Tønde Nr. 4 ligger i 5,4 m Vand e. 0,38 Sm SW for Tønde Nr. 2. Tønde Nr. 6 ligger i 3,6 m Vand ved Løbets første Bøjning e. 0,38 Sm SW for Tønde Nr. 4. Tønderne Nr. 8, 10, 12 og 14 ligger i 3,2 m Vand WSW. for Tønde Nr. 6, saaledes at Afstanden mellem Tønderne indbyrdes er c. 3/4 Sm. *Mobile Ship Channel* Fyr Nr. 2: 30° 17' 02" N. 88° 02' 01" W.

1501. Jamaica N.-Kyst. Lucea Havn. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1104. London 1914.)

1. Paa *Flagstaff reef*, 0,09 Sm 93° (misv. E. 1/8 S.) fra den SE-lige Ende af *Antonio point* er anbragt en Jernstang med en rød Kegel som Topbetegnelse. 18° 27¼' N. 78° 11½' W.

2. Den røde Spidstønde, der laa tæt SE. for Stangens Plads, er inddraget.

1502. Jamaica N.-Kyst. Falmouth Havn. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1090. London 1914.)

Paa Vestsiden af Revet, der ligger ved den østlige Side af Indsejlingen til Havnen, er anbragt en Stage med rød og hvid lodret stribet Firkant, 0,2 Sm 65° (misv. NE. t. E. 3/8 E.) fra *North Rock* Baake. Den paa dette Sted tidligere udlagte rød og hvid stribede Tønde er inddraget. 18° 30¾' N. 77° 39¾' W.

1503. Brasilien. Para-Floden. Bragança (Dentro) Farvand. Fyrskib udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1105. London 1914.)

Ved Indsejlingen til *Bragança (Dentro)* Kanalen er udlagt et Fyrskib, der viser hvidt, fast Lys. Synsvidde: 10 Sm. 0° 24' 10" S. 47° 55' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/990. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1504. Spanien. Denia. Sømærke forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1923. Berlin 1914.)

Encarnos Taarn er nedlagt. I Skedet for Taarnet skal man benytte et hvidt Mærke paa en Mur c. 38 m indenfor Taarnets Plads og c. 326 m i lodret Afstand fra Ledefundamentet. 39° 07' 15" N. 0° 07' 15" W.

1488. England W.-Kyst. Mersey Floden. Fyr forandret.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 1113. London 1914.)

1. Den 1ste August 1914 slukkes de røde, faste Ledefyr saavel ved *Herculanum-Dok* som paa Nordenden af *Harrington Dok*. 53° 22³/₄' N. 2° 58' W.
2. Samtidig borttages den røde Lysvinkel i Fyret, der er anbragt paa det SW-lige Hjørne af *Herculanum Dok-Kaj*.

1489. Skotland W.-Kyst. Colonsay E. Skær fundet.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 1121. London 1914.)

Et Skær med 8²/₂ m Vand er fundet 3,7 Sm 83° (misv. E. t. S.) fra *Scalasaig Fyr*. 56° 04¹/₂' N. 6° 04¹/₂' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 99/1294. København 1914.)

1490. Irland N.-Kyst. Foyle Floden. Clooney point Banke. Fyr tændt.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 1114. London 1914.)

I Stedet for den sorte Stage, der var anbragt 0,4 Sm ESE. for *Pennyburn* røde, faste Porfyr er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser. 55° 00³/₄' N. 7° 18' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1491. Afrika. Congo Floden. Banana Creek. Tønde udlagt. Telegraf-Station.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 1132. London 1914.)

En sort Stumpkønde er udlagt 1,75 Sm. 237° (misv. W. t. S. 6/8 S.) fra *French Point Fyr*. 6° 02' S. 12° 22³/₄' E.

Ved *Banana Creek* findes Telegraf- og Telefon-Station.

1492. Afrika. Lüderitzbucht. Haifsehinsel. Oplysning om Fyr.

(⁷Nachrichten für Seefahrer" Nr. 28/1942. Berlin 1914.)

Fyret paa det gamle Fyrtaarn er slukket. Fyret paa det ny Taarn, tæt SW. for det gamle Taarn, tændes antagelig i Slutningen af Juli d. A. Det ny Fyrtaarn: 26° 38' 08" S. 15° 09' 13" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2254. København 1913.)

1493. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Grunde.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 26/2129. Washington 1914.)

1. En 10 m Grund er fundet paa c. 43° 36' 49" N. 70° 10' 27" W.
2. En 9,7 m Grund er fundet paa c. 43° 37' 37" N. 70° 11' 02" W.

1494. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Gallups Island.

Taaresignal gives foreløbig ikke.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 26/2130. Washington 1914.)

Anbringelsen af Klokker til Taaresignalet paa *Gallups Island* er opsat indtil videre. 42° 19' 31" N. 70° 55' 59" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/768. København 1914.)

1495. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Plymouth. Lystønde udlagt. Tønde inddraget.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 26/2131. Washington 1914.)

Maen Channel Lystønde Nr. 3, som viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s, Lys 5 s, Mørke 5 s, er udlagt i Stedet for *Browns Bank* Tønde 3. 41° 59' 35" N. 70° 36' 40" W.

1496. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sund. Tarpaulin Cove Fyr forandres.

(⁷Notice to Mariners" Nr. 26/2132. Washington 1914.)

Omtrent den 30te September 1914 forandres *Tarpaulin Cove Fyr* til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s. 41° 28' 08" N. 70° 45' 29" W.

1497. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Absecon Inlet. Vrag-

1464. Danmark. Store-Bælt. Sprøø Fyr. Issignaler forandret.

Signaler for Is gives fremtidig fra *Sprøø Fyr* paa følgende Maade:

- a) 1 Ballon betyder: Skibsfarten lukket for Sejskibe.
- b) 2 Balloner (den ene over den anden) betyder: Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere.

Ballonerne vises fra Yderenden af en vandret Stang paa Fyrtaarnets Galleri. Signalerne paa W.-Siden af Fyret gælder for *Vester-Renden*, og Signalerne paa E.-Siden af Fyret gælder for *Øster-Renden*.

I Tilfælde, hvor der er vist samme Signal for begge Render, kan der imellem Ballonerne og Taarnet hejses et blaat Slutflag (firkantet Flag) paa den Side, hvor Fyr-mesteren mener, at Isvanskelighederne er mindst, og som det altsaa anbefales Sktbene at vælge. *Sprøø Fyr*: 55° 19' 51" N. 10° 58' 25" E.

(Danske Lods Side 73. Fyr-Fort. Side 19.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1465. Danmark. Kattegat. Sjællands-Odde. Odden Havn. Fyrs Brændetid forandret.

Brændetiden for det grønne, faste Fyr paa *Odden Havn*s N-lige Molehoved er forandret til: 13de Juli—1ste Juni. 55° 58' (25") N. 11° 22' (15") E.

(Kort Nr. 227. Danske Lods Side 227. Havne-Lods Side 134. Fyr-Fort. Nr. 185.)

1466. Danmark. Kattegat. Læso S. Silde-Røn. Lystønde atter udlagt.
Silde-Røn Lystønde er atter udlagt (se Fyr-Fort. Nr. 115 og Som.-Fort. Side 21.) 57° 06' (55") N. 11° 02' (09") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/671. København 1914.)

1467. Sverrig. Kattegat. Göteborg. Sannegårdshammen. Fyr tændes.

(⁷Underrättelser för sjöfarande" Nr. 28/770. Stockholm 1914.)

Ved *Sannegårdshammen* skal tændes et rødt Fyr med To-Formærkelser hver 4 s, Lys 2 s, Mørke 2 s. 57° 42' 18" N. 11° 55' 42" E.

1468. Sverrig. Kattegat. Bohuskysten. Tjurholmen. Fyr forandres.

(⁷Underrättelser för sjöfarande" Nr. 28/772. Stockholm 1914.)

Tjurholmen Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 156° til 183°;
2. hvidt i — — 183° - 192°;
3. rødt i — — 192° - 290°;
4. grønt i — — 290° - 341°;
5. hvidt i — — 341° - 350°;
6. rødt i — — 350° - 11°.

Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 58° 59' 05" N. 11° 06' 08" E.

(Kort Nr. 236.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1141. København 1914.)

1469. Norge. Kristianiafjord. Tømmerås. Fyr forandret.

(⁷Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren" Nr. 11. Kristiania 1914.)

Tømmerås øvre Fyr er forandret til et rødt Fyr med En-Formærkelser. I øvrigt uforandret. 59° 36' 40" N. 10° 24' 40" E.

(Kort Nr. 236.)

- 1471. Norge. Langsundsfjord. Stengrund. Lys- og Fløjtønde udlagt. Afmærkning forandret.**
 („Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren.“ Nr. 11. Kristiania 1914.)
 Ved *Sleingrund* er udlagt en Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 s. 58° 55' 25" N. 9° 44' 35" E.
 Tønden med Stage paa *Steinskansen* er inddraget. Stagen S paa *Ranhusen* er ombyttet med en Tønde med Stage.
 (Kort Nr. 236.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1022. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordssøen.

- 1472. Rusland. Hvide Hav. Divina Floden. Archangelsk. Beresov Banke. Dybde i gravet Kanal.**
 Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i *Archangelsk* er Dybden efter Isgangens Ophør d. A. 7 m (23 eng. Fod) ved Nipids Højvande i den gravede Kanal over *Beresov Banke* i Mundingen af *Divina* Floden.
 Som Følge heraf vil Lodserne indtil videre lodse Skibe med 6,8 m (22½ Fod) over Barren uden Bugserbaad. Med Bugserbaad vil Lodsnng ud blive tilladt for Skibe med større Dybgaaende, dog kun paa Betningelse af, at Signalet paa *Modvigge Fyr* en Time før Højvande viser en Dybde, der er 0,15 m (½ Fod) større end Skibets Dybgaaende.
Modvigge Fyr: c. 64° 55' N. 40° 17' E.
- 1473. Norge. Fensfjord. Fiskholm W. Banke opført.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1914. Berlin 1914.)
 Paa den lille Ø, der ligger c. 150 m W. for *Fiskholm*, N. for *Fensfjord*, er opført en sort-hvid-sort vandret stribet, afstumpet, pyramideformet Varde. 60° 54' 14" N. 4° 46' 42" E.
- 1474. Tyskland. Elben. Schulan. Havnearbejder.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1903. Berlin 1914.)
 W.-Molen ved *Schulan* Havn bliver forlænget 46 m og E.-Molen 27 m. Arbejdsstedet er afmærket med en rød Cylinder eller 3 Fyr (hvid-rød-hvid, i samme lodrette Linie). Stedet skal passeres med langsom Fart. c. 53° 34¼' N. 9° 42¼' E.
- 1475. Tyskland. Woser. Dwarzgat. Tønde flyttet og ombyttet med Lystønde.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1904. Berlin 1914.)
 En rød Lystønde N, der viser hvidt Tre-Blink hver 14,5 s, Blink 1,5 s, Mørke 2,5 s, Blink 1,5 s, Mørke 2,5 s, Blink 1,5 s, Mørke 5 s, er udlagt c. 270 m 62° (misv. E. t. N. ½ N.) fra Spiritønde N, som samtidigt er inddraget. 53° 44' 06" N. 8° 17' 00" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1194. København 1914.)
- 1476. Tyskland. Jade. Inneujade. Spærret Farvand.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1906. Berlin 1914.)
 Indtil Midten af September d. A. er der udlagt eksplosive Genstande mellem Tønde V/B og Wattet ved *Armgast Fyr*. Den farlige Zone er afmærket med 6 graa Bojer, mærkede „*Schrotle Sprengobjekte*“. Partøjer, som besøger *Vardeker* Farvand, skal holde sig i den E.-lige Side af Løbet og passere c. 100 m E. om Tønde V/B. *Armgast Fyr*: 53° 28' 58" N. 8° 11' 06" E.
- 1477. Holland. Zeegat van Texel. Buitengronden. Noorder-Haaks. Afmærkning forandret.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 108/1567. 's-Gravenhage 1914.)
 1. En hvid og sort lodret stribet Lys- og Fløjtønde. *Noorder-Haaks*, er udlagt i 15 m Vand paa N.W.-Siden af *Noorder-Haaks*. 53° 00' 16" N. 4° 35' 38" E.
 2. *Noorder-Haaks* hvid og sort lodret stribe de Spidstønde med Ballon er inddraget. 52° 59' ½ N. 4° 35' E.
 3. *Haaks* hvide Spidstønde med sort Flag er flyttet og ligger nu i 22 m Vand paa 52° 58' 42" N. 4° 33' 57" E.
 (Kort Nr. 180.)

Opmaling foretages nu mellem Bredeparallelerne paa 53° 30' N. og 54° 30' N. og mellem Meridianerne paa 1° E. og 2° E.
 Naar Opmalingsskibene er til Ankers, vil de vise og give Signaler som for Skibe, der arbejder med Telegrafkabler. Forskellige Baatekønder med Flag vil blive anvendt under Opmalingen; de er ikke belyste om Natten, og man advares mod at beskradige dem.

Det vil blive nærmere bekendtgjort, naar Opmalingen er fuldført og Tønderne inddragne.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/756. København 1914.)

- 1479. England. Thomsen. Long Sand Head. Opmalingsvager udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1128. London 1914.)
 I Nærheden af *Long Sand Head* er udlagt flydende Baaker til Opmalingsbrug. Baakerne er ikke belyst om Natten. *Long Sand Head*: 51° 45' N. 1° 36' E.
- 1480. England. Thomson. Gunnfleet Sand. Grund tiltaget. Tønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 31. Trinity House, London 1914.)
 Da *Gunnfleet Sand* tiltages S. efter, er *Gunnfleet* Tønde flyttet c. 250 m i Retning SE. t. S. ¼ S. Tønden ligger nu i c. 12 m Vand 2,06 Sm 229° (misv. SW. t. W. ¼ W.) fra *Gunnfleet Fyr*, som ligger paa c. 51° 46' N. 1° 20' E.
- 1481. England. Southwold. Vrag afmærket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1143. London 1914.)
 En grøn Tønde, mærket „*Wreck*“, er udlagt c. 45 m E. for Vraget af Partøjet *Precursor*, der er sunket 5,3 Sm 143° (misv. SSE.) fra *Southwold Fyr*. 52° 15¼' N. 1° 46¼' E.
- 1482. England. Haishbro' Fyrskib. Undervands-Taagsignal.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1109. London 1914.)
Haishbro' Fyrskib er nu forsynet med en Undervandsklokke, der giver Et-Slag hver 5 s. 52° 58½' N. 1° 35' E.
 (Kort Nr. 180.)
- 1483. England. Humber. Bull Sands N. Vrag.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1129. London 1914.)
 Vraget af Trawleren *Mornonia* ligger c. 2,2 Sm 267° (misv. W. t. N. ½ N.) fra *Spurn Point Fyr*. Vragets nøjagtige Plads vil senere blive bekendtgjort.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1484. England. Guernsey. St. Peter Havn. Taagsignal.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1097. London 1914.)
 Taagsirenen paa Hovedet af *Castle Cornet* Bolgebryster giver Et-Stød hver 15 s, Stød 2½ s, Pause 12½ s. 49° 27¼' N. 2° 31½' W.
- 1485. England. Spittlehead. Lystønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1085. London 1914.)
East Bramble rød og hvid ternede Lystønde, der viser hvidt Lys med Rørmørkelser, er flyttet 50 m SE. efter og ligger nu 1,26 Sm 229° (misv. SW. t. W. ¾ W.) fra det grønne Fyr paa Hovedet af *Lee-on-Solent* Mole. 50° 47¼' N. 1° 13¾' W.
- 1486. England. Padstow Bugt og Havn. Dybde aftaget. Løb forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1131. London 1914.)
 1. I *Padstow* Bugt er Dybden mindre end vist i Kortene. *Slepper Point*: 50° 34¼' N. 4° 56½' W.
 2. *Doom Bar* er tiltaget i SW.-lig Retning. Løbene forandres hyppigt. Ledelinien kan ikke benyttes.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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 Havnebaasin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr 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.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litsen penge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalingsplads 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>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, 3 Kr. naar Slangør benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufornsden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. 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 Fyrliinier. 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 Graadybbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnon, 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 Skibsreparationværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	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 Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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 Lodtakster af 1903; Kulyldere 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 Skibsværter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 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. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 6 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, 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.
Horsens.	Sejllobet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejllob er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaaet 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. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gaasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: For hver 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. Vareafgift, svarende til c. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 85 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende 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 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Natafmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværket indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæbebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	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 udgaaende 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	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.	Pr. Reg.-Ton: 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.
Nykjøbing Falster.	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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øro pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugaerdamper uforneden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderatoro Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vøst fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørget af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe 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.

Hermod, Petersen, ank. Helsingborg 20./7. — Nicoline, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — Familiens Minde, ank. Aalborg 17./7. — Kro, Christensen, ank. Galveston 18./7. — Hydra, Christensen, ank. West Wemyss 20./7. — Avans, Bager, er ank. Riga.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. Juli 1914. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat.) — Dansk Sejlskibsførerforenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Fragtmarkedet. — Havariet og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.



„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Skibsbaad.

En brugt, stærk 14' Baad er tilsalg hos Wegmann, Lille Strandvej Sidevej I. Hellerup.

ZOO. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobbersmed.
Tlf. 1960 **Odense.** Tlf. 1960
Alt Skibsarbejde udføres.
Leverandør til D. F. D. S. med flere.

Telefon 5430. **SKIBE** Tlgr.-Adr.: „Freights“

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.



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.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Sæassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Kongsbergsgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Sæassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sæ-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

I. P. Carstensen.
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Slagterforretningen „JOMSBORG“
AARHUS, vis à vis Rullebroen.
Alt Kød og Deltakessauer til Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning. Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc. — Havarilagerter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

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 ERV.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“. Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

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.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

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. Prislister sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

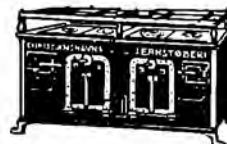
DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

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.

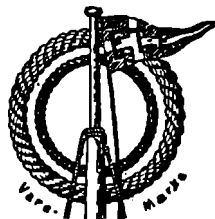
ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

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



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

M. KJÆRS Smede- og Maskinværksted,
Vesteraagade 18 (ved Pontonbroen), Aalborg. — Tlf. 2371.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedens fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISER.

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 %
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, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

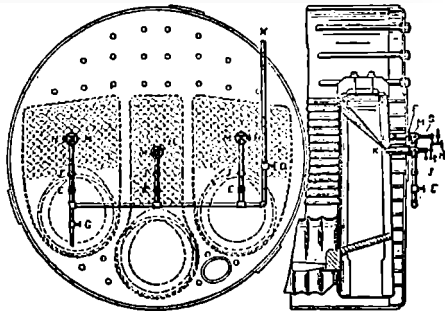
Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Juli 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Hønsler Rør, Plønder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at nå ind i Røggaskammeret, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket. Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Rahjtjens 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, 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.

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“.

BLOM & Co., NORRKÖPING,

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

TUX- RAAOLIE- MARINE- MOTORER

MOTORSPIL
MOTOR-
DYNAMOER
eto.

HAM

Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEAILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter**

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, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

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

Spezialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer 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.

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.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: **Skibsarbejde.**

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegramnummer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.

Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Dørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Hvad Fagfolk sige om **SKF** Kuglelejerne

Herved tillade vi os at anføre et Uddrag
af et Brev fra en af vore Kunder:

„A|B Svenska Kullagerfabriken, Göteborg.

Efter Anmodning har vi herved Fornøjelsen at meddele, at vi for ca. 3 Aar siden begyndte at anvende **S. K. F.** Kuglelejer til vore Akselledninger, og da vi fandt disse Lejer ideelle, saavel i Henseende til let Gang som til Pasning, besluttede vi at omlægge hele vort Anlæg, og gaar nu alle vore Akselledninger, saavel de ældre som de nyeste, med **S. K. F.** Kuglelejer, hvilket bevirker, at vi til Trods for stadig Forøgelse af Arbejdsmaskinernes Antal, ikke har behøvet at gøre nogen som helst Forøgelse af Kraftmaskinerne.

Desforuden har vi i daglig Brug 2 Poler Maskiner med **S. K. F.** Kuglelejer, som ligeledes fungerer udmærket.

Vore Erfaringer med Hensyn til **S. K. F.** Kuglelejer er altsaa af en saadan Art, at vi paa det varmeste kan anbefale dem.“

Dansk Kugleleje Aktieselskab **SKF**

Bredgade 63.

Kjøbenhavn, den 30. Juli 1914.

Det 7de nordiske Søfartsmøde. Malmö, 27. Juli. Det 7de nordiske Søfartsmøde aabnedes i Dag her af Kronprinsen paa Malmö Raadhus. I Mødet deltagere henvend 400 Personer fra hele Skandinavien. Til Præsident valgtes den svenske Gesandt i Kjøbenhavn Günther, til Vicepræsidenter: for Sverig Skibsreder Sigurd Hedberg, for Danmark Direktør Carl Melchior og for Norge Skibsreder Thoresen. Under Mødet afsendtes et Telegram til den danske Konge. Paa Mødet i Dag holdt Overingeniør Blache i Direktør Knudsens Forfald Foredrag om Dieselmotorer som Drivkraft for Skibe. Foredraget paahørtes med største Interesse og efterfulgtes af en Tilslutning fra Rederiaktiebolaget Nordstjernans Side, der bekræftede Dieselmotorens Driftssikkerhed og store Økonomi. Chefkonstruktøren fra Lloyds Register i London ønskede at udtale sin Anerkendelse til Burmeister & Wain og Det østasiatiske Kompagni for deres energiske Aktion i denne Sag og betegnede Burmeister & Wains Konstruktion som »remarkable succesful«, trods de Smaamangler, der havde vist sig. Diskussionen sluttede under almindeligt Bifald.

Afdød vestjydsk Redningsmand. En af Skagens bedst kendte og dygtigste Redningsmænd, forhenværende Fører af Gl. Skagens Redningsbaad, Jens Rasmussen, er den 22. Juli afgaaet ved Døden i en Alder af c. 75 Aar. Da Redningsstationen Gl. Skagen blev oprettet i 1869, fik Afdøde straks Ansættelse ved den, og skønt han var en af de yngste, viste hans Kammerater ham den Tillid at vælge ham til deres Formand. Han skuffede ikke denne Tillid, thi under mangfoldige forefaldne Redningsforetagender førte han sin Redningsbaad med ualmindelig Omsigt og Dygtighed, som gjorde ham bekendt viden om. Der kan nævnes en Række besværlige og farefulde Redningsforetagender, som Jens Rasmussen har ledet, deriblandt Barkskibet »Marechal Pelissier« af Kjøbenhavn i November 1874, Bornholmerskonnerten »Haabet«, den 20. Januar 1876, Dampskibet »Brooklands« af Hartlepool, den 29. December 1893, hvor den store Dampner stadig svajede og drev ind paa Redningsbaaden, som hvert Øjeblik var i Fare for at blive knust, den preussiske Skonnert »Mobil«, der forsvandt i Braadsøerne faa Minuter efter, at den sidste Mand var reddet, og endelig foruden mange andre Skibe, den svenske Jernbark »Erato«, den 7. Februar 1894, hvor en svær Dækslast af pommerske Bjælker sloges løs og truede med at knuse Redningsbaadene. Jens Rasmussen førte en Redningsbaad i 38½ Aar og tog sin Afsked i 1907. Han havde da været med til at redde 433 Menneskeliv. Afdøde modtog i 1874 Fortjenstmedaljen og i 1882 Dannebrogskorslet som Paaskønnelse af sin udmærkede Virksomhed.

—h.

Hædersbelønning til danske Redningsmandskaber. Som tidligere omtalt strandede Barkskibet »Orient« af Brantevik den 25de Januar i Nærheden af Hirtshals Fyr.

Redningsbaadene fra Nørre Tornby og Lilleheden kom til Stede, og der arbejdedes ihærdigt for at redde de Skibsbrudne; men først den næste Dag lykkedes det ved Hjælp af Raketapparatet at bjerge Besætningen, som bestod af 9 Mand.

Som Paaskønnelse for det farefulde og besværlige Arbejde modtog hver Mand af Redningsmandskabet en Ekstrabelønning af den danske Regering, men dermed var Sagen ikke sluttet.

Den 24de Juli ankom den svenske Konsul i Hjørring til Kysten og fik sammenkaldt Personalet ved de to Redningsstationer, hvorefter han som Belønning fra den sven-

ske Regering overrakte Opsynsmanden og Baadformanden ved Stationen Lilleheden samt Baadformanden ved Stationen Nørre Tornby hver 40 Kroner, medens det øvrige Personale ialt 22 Mand, fik hver 25 Kroner.

Opsynsmanden ved Stationen Nørre Tornby, Jesper Thomsen, som havde ledet den ved Raketapparatet stedfundne Redning, fik et smukt Solvæger, forsynet med den svenske Konges Monogram og følgende Indskrift: »Till Uppsyningsmannen Jesper Thomsen för människsvänligt handlingsätt mot svensk fartygsbesättning. h.

Dybden i Søkanalen ved Archangelsk. I Følge Bekendtgørelse fra Havnechefen i Archangelsk er det godtgjort, at der er 23 Fod Vand i den Søkanal, der er gravet i Beresow Banken ved Dwinaflodens Munding. Denne Dybde er beregnet efter det laveste Højvande, der har været iagttaget de sidste 30 Aar.

Som Følge heraf vil Lodserne indtil videre lodse Skibe med 22½ Fods Dybgaende over Barren uden Bugserbaad. Med Bugserbaad vil Udlødsning af Skibe med større Dybgaende blive tilladt, dog kun paa Betingelse af, at Signalet paa Modjuga Fyret en Time før fuldt Højvande viser en Dybde, der er ½ Fod større end Skibets.

Krig mellem Østerrig og Serbien. Den 25. ds. er der indtraadt et meget spændt Forhold mellem Østerrig og Serbien, der nu har ført til en Krigserklæring fra Østerrigs Side. Begge Stater er i fuld Gang med Mobiliseringen af deres Stridskræfter. Disse truende Forhold, der muligvis kan føre til europæiske Forviklinger, vil ikke være uden øjeblikkelig Indflydelse paa Skibsfarten. Saaledes telegraferer den danske Konsul i Riga den 27. ds. til Udenrigsministeriet, at Havneindløbet Dünamünde er afspærret saavel for ind- som udgaende Skibe, grundet paa Mineudlægning, og at Gennemgangstilladelsen kun er Kl. 8 Morgen og Kl. 4 Eftermiddag med Slæbebaade. Endvidere skal visse Fyr ved Indsejlingen til Helsingfors være slukket og Forbud udstedt mod at ind- og udgaende Skibe passerer Indløbet til Helsingfors Havn fra Solnedgang til Solopgang.

Danske Sømand druknet. I Følge Meddelelse fra det norske Udenrigsdepartement til den kgl. Konsul i Kristiania er dansk Letmatros Stephan Olivius Hansen, der var født den 9. Juni 1896 og sidst var forhyret med norsk Bark »Tasman« af Risør, den 22. Februar d. A. druknet ved dette Skibs Forlis i Nordsoen. Afdøde opgives at have været hjemmehørende i Fredensberg (?). En Formodning om, at der hermed sigtedes til Fredensborg, er blevet afkræftet ved de herfra anstillede Undersøgelser.

Personer, der maatte kunne give Oplysninger om vedkommendes Identitet, bedes indsende disse skriftligt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Druknet. I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i New York er en dansk Sømand, Christian Søndergaard, omkommet den 30. Januar d. A. ved det Dampskibsselskabets »The Old Dominion S/S Co.« tilhørende Dampskib »Monroe's Forlis. Personer, der maatte kunne give Oplysninger om vedkommendes Slægt, bedes meddele disse skriftligt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Dødsfald. Skibsfører Jens A. Svarrer af Nordby paa Fano er den 25. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 71 Aar. Afdøde, der hørte til den gamle Type af Sejskibsførere, havde allerede for flere Aar siden opgivet Soen; men der blev da paa forskellig Maade lagt Beslag paa hans Arbejdsevne. Han blev saaledes Sogneraads-

medlem og Revisor i Fanø Spare- og Laanekasse samt Medlem af Bestyrelsen i Fanø Skibsrederforening.

Sømandsstrejke. I en Strejke, som er udbrudt i de københavnske Kulrederes Skibe, blev et af Forligsmanden fremsat Mæglingsforslag, der var godkendt af de stridende Parters Repræsentanter, forkastet af Sømandenes Forbud, paa en den 26. ds. afholdt Generalforsamling.

Panamakanalen. Den danske Konsul i San Francisko telegraferer til Udenrigsministeriet: Officielt meddeles, at Panamakanalen aabnes den 15. August for Handelsskibe indtil 30 Fods Dybtgaaende.

Konsulatvæsnet. Den 4. Marts 1914 har Udenrigsministeriet ansat Michael Meyrs af Wellington, New Zealand, som ulønnet Vicekonsul under det kgl. Konsulat dersteds.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortsat.)

Internationale Søvejsregler.

Under sit Arbejde har Udvalget henvendt sig til den nævnte Artikels Forfatter, Hr. Kapl. A. Bruun, der har indsamlet Oplysninger om de hidtil af de vigtigste søfarende Nationer bekendtgjorte Bestemmelser og derefter deltaget i Udvalgets Forhandlinger om Sagen tilligemed Hr. Kapl. H. Rechner, der efter derom sket Opfordring beredvilligt har stillet sin Sagkundskab paa Undervandsbaadsomraadet til Udvalgets Disposition.

Til et af Ministeriet for Handel og Søfart nedsat Udvalg til Forberedelse af en Kodifikation af de for Tiden gældende Regler om internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse paa danske Skibe samt i Forbindelse dermed en Revision af de for Tiden gældende Regler om Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner og Lyd-Signalapparater har Repræsentationen som sin Repræsentant foreslaaet Kaplajn A. V. Knudsen, der ogsaa er indtraadt i Udvalget.

Paa Foranledning af et Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart fra »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« angaaende Iværksættelse af Foranstaltninger imod Misbrug af Nødsignaler til Søs har Repræsentationen, hvem Andragendet sendtes til Erklæring, overfor Ministeren bemærket, at det er den bekendt, at der jævnlig klages over de i Andragendet omhandlede Forhold, og at den med Glæde, under Henviisning til tidligere Udtalelser desangaaende, kan slutte sig til den nævnte Forenings Ønske

om, at der indføres skærpede Foranstaltninger imod de paagældende Misbrug.

Konferencer, Kongresser etc.

I Anledning af Henvendelser til den danske Regering om eventuel Deltagelse fra Danmarks Side i internationale Konferencer angaaende forskellige Spørgsmaal har Repræsentationen til Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at den ansaa det for at være af stor Vigtighed for Danmark at tage imod en Indbydelse fra den britiske Regering om at deltage i den for kort Tid siden i London afholdte Konference til Drøftelse af Foranstaltninger, der vil kunne tjene til Sikring af Menneskeliv paa Søen.

Medlem af Repræsentationen, Direktør N. Høst deltog som en af Danmarks Delegerede ved den paagældende Konference.

Angaaende den internationale Sørets-Konference, der fandt Sted i København i Dagene fra 13.—17. Maj 1913, har Repræsentationen indhentet og fremsendt Bemærkninger fra »Dansk Dampskibsrederi-Forening« og »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« med Hensyn til de Spørgsmaal, der forelaa til Behandling paa Mødet.

I Anledning af, at Repræsentationens Formand, Direktør Carl Will har anmodet om at blive fritaget for sit Hverv som Medlem af Danmarks Delegation ved de fortsatte internationale Søretskonferencer i Brüssel blev Hr. Direktør Høst udset til at være hans Afløser med Hr. Kommandør Konow som Suppleant. Hr. Høst har imidlertid ikke troet at kunne paatage sig dette Hverv og en ny Delegeret vil paa et kommende Møde blive foreslaaet.

Repræsentationen har endvidere tilraadet, at Danmark tager Del i en paatænkt Oprettelse af en international Tidskommission og et dermed i Forbindelse staaende permanent Bureau i Paris.

Som Følge af, at den i sidste Aarsberetning omtalte internationale Konference i London til Fastsættelse af internationale Bestemmelser angaaende Lastelinie for Koffardiskibe, er blevet udsat paa Grund af det meget store Forarbejde, har Repræsentationen paany haft Lejlighed til at udtale sig angaaende dette Spørgsmaal.

De amerikanske forenede Staters Konnossementslov (Harter-Acten).

Som Følge af de Bestræbelser, der stadig er fremme i de amerikanske forenede Staters lovgivende Forsamling

for paa enhver Maade at ophjælpe disse Staters Skibsfart, har Repræsentationen anmodet Regeringen om — i Betragtning af Spørgsmaalets store Betydning for den danske Skibsfart paa de forenede Stater — ad tjenstlig Vej at følge de Skridt, der i saa Henseende maatte blive foretagne, samt sætte Repræsentationen i Kundskab om disse.

I denne Anledning har Ministeriet for Handel og Søfart tilskrevet Repræsentationen, at det i sin Tid i de amerikanske forenede Staters Senat af Senator Knute Nelson fremsatte Forslag til Forandring i de amerikanske forenede Staters Konossementlov (den saakaldte »Harter-Act«) er bortfaldet, idet Senatets Udvalgskomite ikke naaede at faa afgivet Betænkning om Forslaget inden Udløbet af sidste Rigsdagssamling den 4. Marts 1913.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Dirigenten (Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal): Jeg ved ikke, om d'Herr vil tillade mig for et Øjeblik at stige ned fra min høje Post for at tage Del i selve Forhandlingen. I saa Fald vil jeg gerne bede om, at man vil lade Formanden overtage Dirigenthvervet saa længe.

Jeg skal søge at fatte mig kort, hvad jeg saa meget lettere kan, som min Kollega, Hr. Navigationslærer Christensen, med hvem jeg ikke i Forvejen har forhandlet om Sagen, for en Del har sagt, hvad jeg havde tænkt at sige. En lille Bemærkning maa jeg maaske forudskikke, som strengt taget ikke kommer Forhandlingsgrundlaget ved. Der stod i »Nationaltidende« for den 31. Maj d. A. en Artikel undertegnet »Sejlskibsreder«, hvori det hed, at flere Navigationsskoler har sluttet sig til Redernes Forslag om Eksaminer m. m. Jeg har den Ære at være Formand for Bestyrelsen for Dansk Navigationslærerforening, der rummer samtlige ved Landets Navigations-skoler virkende Bestyrere og Lærere og følgelig er den eneste Institution, der kan tale paa Skolernes Vegne, og jeg er bemyndiget til at erklære, at ingen af Skolerne eller disses Lærere eller Bestyrere har givet det nævnte Forslag Tilslutning. Jeg ved ikke, om der er rettet Henvendelse til nogen Skole om Tilslutning, men i alt Fald er en saadan Tilslutning ikke givet.

Der er en Ting, jeg ikke kan lade være at forundre mig over. Det er det, at Synet paa en Sag i Løbet af faa Aar kan forandre sig saaledes, som sket er. Der er en her tilstedeværende, som jeg i Øjeblikket vil tage Hatten dybt af for; det er Hr. Mægler H. A. Hansen. Han var Medlem af den store Kommission, og jeg antager, han endnu erindrer den Tak, han høstede i 1906 eller 1907 for den Stilling, han dér havde indtaget. Jeg tror, at Hr. Hansen endnu har en Fornemmelse af, at megen Tak vandt han ikke, fordi han saa saaledes, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening skulde komme til at se c. 10 Aar senere. Han stod allerede dengang paa det Standpunkt, som den nuværende Bestyrelse og Sekretær nu staar paa. Han var altsaa langt forud for sin Tid eller forud for Sejlskibsrederi-Foreningen, saaledes som den efter min Opfattelse staar i Øjeblikket, for den er kommet i en ganske ejendommelig Stilling, som jeg ikke kan forstaa. Jeg kan ikke forstaa, hvorledes den har kunnet gaa sammen med Dampskibsrederiforeningen og Østasiatisk Kom-

pagni for at opnaa Ændringer i Lovforslaget, der gaar ud paa at slaa fast, at Sejlskibsfarten for Fremtiden er uden Betydning for Navigatorernes Uddannelse. Saaledes ligger Forholdet faktisk, naar vi ser nøje efter. Navigationslærer Christensen har allerede i Forvejen rørt ved nogle af de Punkter, der fremdrages i Fælleshenvendelsen til Fællesrepræsentationen, og dem vil jeg gaa let hen over. Jeg vil kun understrege, at det udtrykkelig er fremhævet, at alt, hvad der gaar ud paa at højne Navigatorstanden, har de tre Institutioners altsaa ogsaa Sejlskibsrederi-Foreningens Tilslutning; man ser med milde Øjne derpaa, og man føjer til, at den Udvikling, der er foregaaet, siden den nuværende Søneringslov traadte i Kraft, har foraarsaget, at der til Dampskibsofficererne maa stilles større Fordringer end tidligere, og omendskønt man erkender Betydningen af, at den udvidede Styrmandseksamen har været frivillig, nærer man dog ingen Betænknelighed ved at gøre den foreslaaede Skibsførereksamen tvungen for Dampskibsførere, medens man for Sejlskibsfartens Vedkommende maa holde paa, at Styrmandseksamen er tilstrækkelig. Hvis det havde været det, de Herrer vilde have opnaaet ved den store Kommissions Virksomhed, tror jeg, vi kunde have sparet det lille Udvalg for det store brydsomme Arbejde, det faktisk har haft. Det er de samme Punkter, som dengang var under Debat, som nu har voldt Bryderi i det lille Udvalg, og som tilsidst naturligvis ogsaa har foraarsaget det Kompromis, man er kommet til. Man har tidligere fastholdt det Synspunkt, at der skal være én Klasse egentlige Skibsførere; vi skal stille vore Børn saaledes, at de, naar som helst Konjunkturene fører det med sig, skal være i Stand til at skifte fra Sejl til Damp. Det er efter min Opfattelse det eneste mulige, naar vi vil skaffe Tilgang til Navigatorstanden. Hvis vi tror at kunne skaffe større Tilgang ved at arbejde paa at skabe Rangklasser indenfor Navigatorerne, saa sigter vi ganske ved Siden af. Er der noget, som vil hindre Tilgang, er det netop det.

Jeg gaar nu bort fra Fælleshenvendelsen og skal tillade mig at gøre et Par Bemærkninger om det, som kom frem i Fællesrepræsentationens Møde den 23. November 1912. Der er en Mand, som synes at have slaaet et ganske overordentligt Generalslag; om det er til Fordel for Sejlskibsfarten, er en anden Sag. Jeg sigter til Direktør Høst: den Overlegenhed, hvormed han har reduceret det store Arbejde, som er gjort i Udvalget, er af en saadan Art, at man i ethvert Tilfælde maa være berettiget til at forlange, at alt, hvad han siger, skal kunne staa for en skarp Kritik. Det kan det saa langt fra; mange Punkter er overmaade angribelige. Naar man vil bevise noget, er det jo rart at vide det i Forvejen, for saa føjer det sig ved Hjælp af Tal og maaske en Smule Mekanik saaledes, at naar man er færdig med sin Tankerække, har man bevist det, man vilde bevise — efter sin egen Opfattelse, man kan ikke selv opdage Hullerne, men andre kan opdage dem; og saadanne Huller forekommer det mig, at der findes ret mange af. Der er udsendt et Referat, trykt som Manuskript, af dette Møde, og en stor Del af det fyldes af Direktør Høsts Udtalelser, og enkelte af disse er saa hasarderede, at jeg under ingen Omstændigheder kan finde mig i, at de skal staa uimodsagte. Jeg gaar ud fra, at Referatet er korrekt. Side 13, hvor Talen er om Uddannelsen i det hele, staar der:

»Stil Fordringer til Eksamen saadan, at det Offentliges Tare er varetaget, og lad saa Rederierne vælge iblandt de forskellige Førere dem, der i Følge deres Naturel, deres Afstamning, deres Skoleuddannelse og senere frivillige Uddannelse o. s. v. eger sig for de Poster, som kan kræve noget højere Kultur end andre, men lad os ogsaa beholde de Mennesker, der ikke saa meget er i Besiddelse af den højere Kultur som af djærve Sømandsøgenskaber,«

— det er fuldstændig rigtigt, jeg er ganske enig med Hr. Høst deri —

»og lad os heller ikke udelukke dem, der maaske ikke har Raad til eller Løjlighed til at gaa lang Tid i Skole, men som kan tilegne sig

Kundskaber paa anden Maade. Sagen er nemlig den, at der er nogle Mennesker, der lærer ved Skolebordet, — ak, det viser sig ofte, at de senere ikke kan benytte de Kundskaber, som er tørpet ind i dem, — og der er andre, som lærer af Livet, og disse sidste er nu ikke de ringeste. Det er min Erfaring.»

Det er Direktør Høsts Udtalelse, og Manden har Ret. Det er vi enige om. Men Direktør Høst ved meget vel, at foruden de to Kategorier, han nævner, er der endnu to, som han burde have nævnt. Han burde have føjet til: der er en tredje Gruppe Mennesker, som lærer hverken ved Skolebordet eller af Livet, men der er ogsaa en fjerde, og det er dem, som lærer baade ved Skolebordet og af Livet, og han burde have føjet til, at det er ikke blot de bedste, men ogsaa de fleste. Men det gjaldt jo for ham at bevise den teoretiske Uddannelses Unødvendighed, og derfor passede det ham ikke dengang at nævne dem, som lærer ikke alene ved Skolebordet, men ogsaa af Livet, dem, som forener teoretisk Viden med praktisk Kundskab, og det er dog dem, som altid vil blive Samfundets og Statens bærende Kræfter.

Maa jeg her indskyde en lille Bemærkning til Konsul Lund. Han nævnte, at man forlangte ikke i andre Uddannelsesgrene, at de Vedkommende skulde have først Teori og saa Praksis og saa Teori igen. Det gør man ganske vist ikke, men jeg kan tilføje, at ved alle andre Uddannelser lader man Teori og Praksis følges ad. Der blev nævnt Lærereksamen; jeg skal bemærke, at der ved den er et Fag, der hedder praktisk Skolegerning: Vedkommende faar en Klasse Born at tale med og skal saa i kyndige Skolemænds Nærværelse dokumentere, at han har benyttet Lejligheden til at uddanne sig nogenlunde i praktisk Udøvelse af Lærergerning og Meddelelse af de Kundskaber, han har erhvervet sig. Da vi ikke er i Stand til i Almindelighed at naa til, at Navigationsuddannelsen kan foregaa om Bord i Skibe, fordi den vilde blive for dyr, er vi altsaa ikke i Stand til at drive den praktiske Uddannelse samtidig med den teoretiske, men vi kan ordne det saaledes, at man faar først Teori, saa Praksis og saa igen Teori. Der blev sagt, at ad den Vej vilde man opnaa, at de unge Navigatorer kom tilbage til Skolen sløvede i Henseende til den teoretiske Tilegnelse og uden de nødvendige Forudsætninger. Men det er, som min Kollega har sagt, en ren og skær Fejlagelse. Men vel at mærke, hvordan de kommer tilbage, er noget, som Standen selv i en væsentlig Grad raader for, og den Uddannelse, en ung Mand efter at have taget Styrmandseksamen faar som Styrmand om Bord i et Sejlskib — Direktør Høst reducerer den til ingen Ting —, skal man ikke kaste Vrag paa, saa længe Skibsføreren er sig sit Ansvar over for den unge Styrmand bevidst og føler, at det er hans Opgave at lære ham ikke alene, hvad han bør vide for at blive en god Styrmand, men ogsaa hvad han bør vide for at blive en god Skibsfører. Det er Mening med Sejladens mellem Styrmandseksamen og Skibsførereksamen, at den skal gøre de Unge kvalificeret til, naar de har naaet den fornødne Alder, at overtage Hvervet som Skibsførere. Det er Hensigten med den, og for saa vidt Skibsførerne tager Sigte paa det, for vi være ganske overbevist om, at saa vil det bedste Skoleskib for de unge Navigatorer være et af vore Sejlskibe. Jeg er ikke Fagmand, men jeg har hørt kyndige Folk sige, at den eneste Maade, hvorpaa Søfolk kan uddannes, er at lade dem være om Bord i Sejlskibe, og jeg har hørt kyndige Folk sige, at en Betingelse for, at en Officer paa et Dampskibs Kommandobro skal være i Stand til rigtigt at bedømme Forholdet mellem et Dampskibs og et Sejlskibs Bevægelser i Søen, er, at han har staaet som Befalingsmand paa et Sejlskib. Jeg er tilbøjelig til at tro, at der er noget om det. Og hvis det er rigtigt, kan vi roligt tillægge Navigatoruddannelsen i Sejlskibene en stor Betydning. De Unge, som gennemgaar denne Sejlad i Sejlskibene, vil komme tilbage til Skolen med Søns friske Syn og aabne Modtagelighed og vil faa forøget Udbytte af Kundskabs-tilegnelsen i anden Omgang.

Jeg vender tilbage til Direktør Høsts Udtalelser. Tal kan bruges til hvad som helst og kan ogsaa misbruges. Det er lykkedes Direktør Høst at regne ud, at medens den tidligere Uddannelse til Skibsfører kun krævede 16 Maaneder, vil der nu efter Forslaget medgaa $1 + 1\frac{1}{2} + \frac{1}{2}$ Aar, idet han regner ud, at den mellemliggende Sejlad vil tage c. $1\frac{1}{2}$ Aar, og naar der derefter kommer $\frac{1}{2}$ Aars Læsning til Skibsførereksamen, tager hele Uddannelsen 3 Aar. Han har derved bevist, hvad han vilde bevise og føjer til: »Dette er dog en Forskel«. Nej, skal vi regne ud, hvor lang Tid Uddannelsen til Skibsfører tager, maa vi vel regne hele Styrmandsuddannelsen med, for en Mand bliver jo ikke Styrmand lige med det samme, og han bliver jo derefter ikke Skibsfører lige med det samme. Direktør Høst glemmer, at Lovgivningen nu, for at en Mand kan blive Fører, kræver, at Vedkommende efter at have taget Eksamen skal have faret til Søs i mindst to Aar. Hvis jeg nu vilde regne, som Direktør Høst har gjort, vilde jeg simpelthen sige: Altsaa kræves der nu 1 Aar 4 Maaneder + 2 Aar = 3 Aar 4 Maaneder til Uddannelse til Fører, medens der efter Nyordningen vil kræves 3 Aar. Jeg vilde altsaa saaledes have bevist, at Nyordningen bringer en Lettelse i Stedet for Skærpedelser. Jeg skal imidlertid ikke for Alvor indlade mig derpaa, fordi jeg ved, at Fordringerne efter det foreliggende Lovforslag er noget skærpede. Jeg skal endvidere gøre opmærksom paa, at Direktør Høst som Grund til at regne med $1\frac{1}{2}$ Aar til den mellemliggende Sejlad anfører, at det store Antal Styrmand, der produceres aarlig, næppe straks vil kunne faa Plads, medens han allerede paa den næste Side er betænkelig, fordi han savner tilstrækkelig Tilgang til Standen. Det tager sig mærkeligt ud. Jeg kan tænke mig, at der har været en Forhandling om Muligheden for, at den mellemliggende Sejlad kunne foregaa i alt Fald tildels i Sejlskibe, men jeg tør ikke sige noget om det. Det fremgaar ikke klart af Referatet, men der er noget, som kunde pege i den Retning. Side 18 staar der nemlig:

»Nu ved jeg vel, at man vil sige: ja, denne praktiske Øvelse opnaar de netop derigennem, at Styrmandene skal have sejlet som saadanne, inden de faar Lov til at indstille sig til Skippereksamen, og denne Fart tænker vi dem givet i Sejlskibe.«

Derefter kommer der en lille Bemærkning, som jeg grumme gerne vil understrege stærkt, nemlig følgende: »Enhver, der kender til, hvad Tjeneste der bliver givet en saadan ganske ung Styrmand, vil vide, at den Øvelse, han faar paa denne Maade, er ganske minimal«. Jeg kan med min bedste Vilje ikke forstaa, at Sejlskibsrederi-Foreningens Repræsentanter i Fællesrepræsentationen ikke paa Stedet har taget Afstand fra en saadan Udtalelse. Den slaar i den skarpeste Strid med, hvad jeg altid har hørt i alle de Aar, jeg har haft den Ære og Glæde at arbejde ved Navigationsskolevæsenet, og det er snart ikke saa kort en Aarrække. Direktør Høst fortsætter:

»Han faar den da ikke mere imellem Eksaminerne, end han tidligere har faaet den efter Eksaminerne, og hvis Tjenesten kommer til at ligge i Sejlskibe, faar han slet ingen Øvelse i Behandlingen og Anvendelsen af det allervigtigste Middel, nemlig Kompasset.«

Det staar der virkelig, akkurat saadan. Jeg vil nu se bort fra de smaa Træskibe. Det forekommer mig, at Udviklingen overvejende peger i Retning af Brugen af Staalskibe til oversøisk Fart og Træskibe til hjemlig Fart. Det er jo nu saadan, at Sejlskibsrederstanden bliver for en stor Del rekruteret af Sejlskibsførerstanden, og de tilstedeværende Herrer vil da sikkert give mig Ret i, at er der noget Sted, hvor det er af Betydning for en Skibsfører eller Styrmand at omgaa sit Kompas med Kyndighed og studere det, saa er det i disse Skonnerter, Jernskonnerter, tildels maaske Motorskonnerter. Det er ulige lettere at anbringe et Kompas paa et stort Skib højt oppe paa Kommandobroen hvor man kan tage Hensyn til dets Plads, end paa et lille Staalskib paa 2—300 Tons. Jeg

1555. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Oplysning om Dybde.
(^oNotice to Mariners" Nr. 28/2332. Washington 1914.)
Det Sted, hvor Damperen *Westerdijk* meddelte at have rørt Grunden, er omhyggelig undersøgt i 1905. Da en Sammenligning med den tidligere Opmaaling af 1853 ikke angiver nogen Forandring af det paagældende Sted, maa det antages, at Damperen ikke har været paa den opgivne Plads. 36° 53' 30" N. 75° 47' 00" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1370. København 1914.)

1556. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns River. Tønde inddraget.
(^oNotice to Mariners" Nr. 28/2339. Washington 1914.)
Oyster Point Spidstønde 4 er permanent inddraget. c. 30° 23' 55" N. 81° 25' 55" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1557. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Anclote Anchorage. Baanke rejst.
(^oNotice to Mariners" Nr. 28/2344. Washington 1914.)
Anclote Keys Stangbaanke 1 med sort Firkant som Topbetegnelse er rejst i *Anclote Anchorage* i 1,3 m Vand paa N.-Pyynten af den smalle Sandbarre E. for *Anclote Keys* Fyr. c. 28° 10' 10" N. 82° 50' 20" W.

1558. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Withlacoochee Floden. Port Inglis. Lys- og Fløjtønde udlagt.
(^oNotice to Mariners" Nr. 28/2346. Washington 1914.)
Port *Inglis* Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., er udlagt i c. 11 m Vand c. 6,1 Sm S. for *Seahorse Reef* ydre Baanke. 28° 52' 08" N. 83° 09' 16" W.

1559. Jamaica SW. Walton Bank. Banke fundet.
(^oNotice to Mariners" Nr. 1154. London 1914.)
N. for *Petro Bank*, mellem denne og SW.-Enden af *Jamaica*, er fundet en Banke med 27 å 44 m Vand. Banken kaldes „*Walton Bank*“, den er c. 8 Sm lang i Retning ENE. —WSW. og c. 3 Sm bred. Midten af Banken: 17° 33' N. 78° 20' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1560. Italien W.-Kyst. Savona. Fyr forandret.
(^oAvvisi al Naviganti" Nr. 279/614. Genova 1914.)
Fyret paa Mølen *Casse* er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 5 s., 44° 18' 40" N. 8° 29' 40" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1308. København 1914.)

1561. Italien W.-Kyst. Livorno N. Vrag.
(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 31/2099. Berlin 1914.)
N. for *Livorno* tværs ud for Munden af *Arno* Floden ligger Vraget af Fartøjet *Enrico R.* i 15 m Vand. Masterne er over Vandet. *Arno* Flodmunding: c. 43° 41' N. 10° 16' E.

1562. Italien W.-Kyst. Livorno. Løb atter aabnet.
(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 29/2006. Berlin 1914.)
Det N.-lige Indløb til *Livorno* maa indtil videre atter benyttes. c. 43° 33' N. 10° 17½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/665. København 1914.)

1563. Italien E.-Kyst. S. Cataldo. Fyr forandret.
(^oAvvisi al Naviganti" Nr. 280/615. Genova 1914.)
S. Cataldo Fyr viser nu hvidt Et-Blink hver 10 s., 40° 23' 22" N. 18° 18' 31" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1506. København 1914.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe & Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 271. *Limfjorden, Hals til Aalborg*. Maalestok 1 : 30 000, med Specialkort: 1) Aalborg og Nørre-Sundby 1 : 10 000. 2) Portland-Cementfabrik „Norden“ 1 : 4 000. 3) Dansk Andels-Cementfabrik 1 : 4 000. 4) Aalborg Portland-Cementfabrik 1 : 4 000. 1914. Pris paa Papir Kr. 2,50.

Kort Nr. 272. *Mariager Fjord*. Maalestok 1 : 30 000, med Specialkort: 1) Cementfabrikkerne *Cimbria*, *Dania* og *Kongsdal* 1 : 6 000. 2) *Mariager* 1 : 2 000. 3) *Hobro* 1 : 6 000. 1914. Pris paa Papir Kr. 2,50.

Kort Nr. 273. *Randers-Fjord*. Maalestok 1 : 30 000, med Specialkort: 1) *Randers* 1 : 5 000. 1914. Pris paa Papir Kr. 2,00.

I. Østersøen.

1511. Sverig. Bottniske Bugt. Malören NE. Grunde fundet. Afmærkning for andres.

(^oUnderrättelser för sjöfarande" Nr. 29/781. Stockholm 1914.)

1. En Grund med 7,2 m Vand er fundet paa 65° 35' 51" N. 23° 41' 30" E. En Vager med Kors vil i den nærmeste Fremtid blive udlagt paa Grunden.

2. I S.-lig Retning for den sorte Vager med Ballon ved *Blombäckgrundel*, der skyder ud fra *Gunnaren*, er fundet en Grund med 7,3 m Vand. Den omtalte Vager, der staaar paa 65° 36' 16" N. 23° 40' 20" E., vil derfor blive flyttet til 65° 36' 09" N. 23° 40' 20" E.

1512. Sverrig. Bottniske Bugt. Söskarö. Søværker udlægges.

(^oUnderrättelser för sjöfarande" Nr. 29/780. Stockholm 1914.)

Ved Løbet til en ny Kaj paa *Söskarö* skal udlægges følgende Søværker:

1) En Stage E. for *Kaivituola*. 65° 44' 35" N. 23° 45' 02" E.

2) En Stage E. for *Leppiniemi*. 65° 44' 25" N. 23° 44' 55" E.

1513. Finland. Bottniske Bugt. Kolagrunds nya Grund. Afmærkning for andet.

(^oUnderrättelser för Sjöfarande" Nr. 64. Helsingfors 1914 og „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2055. Berlin 1914.)

Vageren med Kors ved *Kolagrunds nya Grund* i 7,5 m Løbet fra *Hangö* til *Jungfru-sund* er inddraget. I Stedet for en Vager med N.-lig Topbetegnelse udlagt i 9½ m

1514. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Helsingfors—Barösund. Sømærker udlagt.

(¹)Underrøttelser for Søfarande“ Nr. 65. Helsingfors 1914.)
I det belyste Farvand fra *Helsingfors* til *Barösund* er følgende Sømærker udlagt i 9½ m Vand.

- 1) En Vager med N.-lig Topbetegnelse paa 60° 01' 42" N. 24° 38' 40" E.
- 2) En Vager med N.-lig Topbetegnelse paa 60° 01' 04" N. 24° 36' 55" E.
- 3) En Vager med S.-lig Topbetegnelse paa 59° 57' 20" N. 24° 27' 43" E.
- 4) En Vager med S.-lig Topbetegnelse paa 59° 57' 08" N. 24° 26' 58" E.
- 5) En Vager med S.-lig Topbetegnelse paa 59° 56' 57" N. 24° 26' 30" E.
- 6) En Vager med S.-lig Topbetegnelse paa 60° 00' 25" N. 24° 18' 38" E.
- 7) En Vager med N.-lig Topbetegnelse paa 60° 00' 28" N. 24° 17' 38" E.
- 8) En Vager med N.-lig Topbetegnelse paa 60° 01' 10" N. 24° 15' 11" E.
- 9) En Vager med N.-lig Topbetegnelse paa 60° 00' 55" N. 24° 12' 40" E.

1515. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Sømærker udlagt.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1976. Berlin 1914.)
Ved Yderenden af det dybe Løb, som *Nikolajevski* Fyrilinje leder igennem, ved Indløbet til *Kronstadt* store Red, er udlagt følgende Sømærker: 1) Paa N.-Siden af Løbet en rød Spirtønde med en rød opadvendt Kost. 60° 00' 27" N. 29° 33' 52" E. 2) Paa S.-Siden en hvid Spirtønde med en sort nedadvendt Kost. 60° 00' 23" N. 29° 33' 51" E. Positionerne svarer til *dansk* Kort.

1516. Rusland. Finske Bugt. Søskär NW. Kukrunki Banke. Banke opført.

(¹)Underrøttelser for Søfarande“ Nr. 67. Helsingfors 1914.)
Paa *Kukrunki* Banke NW. for *Søskär* Fyr er opført en Stangbanke med en opretstaaende Tønde paa Toppen. Under Tønden er der en hvid Tavle, der vender mod NW, og under denne en sort Tavle, der vender mod NE. 60° 03' 18" N. 28° 19' 20" E. Positionen svarer til *danske* Kort; lægges der 1' 12" til Lgd, svarer den til *russiske* Kort. (Kort Nr. 155.)

1517. Rusland. Moonsund. Nukkö—Vorms. Sgibneva. Grunde. Sømærker flyttet.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1977. Berlin 1914.)
I. Ved *Sgibneva* Banke i Løbet mellem *Nukkö* og *Vorms* er fundet 1) 0,6 m Vand paa 59° 02' 58" N. 23° 22' 46" E. 2) 2,6 m Vand paa 59° 03' 07" N. 23° 23' 03" E.
II. a) Den røde Tønde med hvid Sgaje og to fra hinanden vendte røde Koste paa E.-Siden er flyttet til 59° 03' 06" N. 23° 23' 22" E. b) Den røde Spirtønde med en opadvendt rød Kost paa S.-Siden er flyttet til 59° 02' 47" N. 23° 22' 53" E. c) Den hvide Spirtønde med en nedadvendt sort Kost paa N.-Siden er flyttet til 59° 03' 13" N. 23° 22' 38" E. (Kort Nr. 205.)

1518. Rusland. Riga Bugt. Dünamünde. Indløb spærret paa Grund af Mineudlægning.

Det *danske* Konsulat i *Riga* telegraferer den 27de ds. til Udenrigsministeriet: Havneindløbet til *Dünamünde* er idag alspærret saavel for indgaende som for udgaende Skibe paa Grund af Mineudlægning.
Den 28de ds. telegraferer Konsulatet:
Ifølge Lodskommandørens Bestemmelse tillades det Skibe idag at passere Kl. 8 og Kl. 4 med Slæbebaad.

1519. Tyskland. Stralsund. Vrag almærket.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2152. Berlin 1914.)
En grøn Spirtønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt c. 20 m N. for et Vrag, som ligger c. 50 m N. for Stejnolen ved *Stralsund* Havn. Om Natten vises et grønt Lys c. 1½ m oven over et hvidt Lys paa en Stang, der er anbragt paa Vraget. 54° 19' 14" N. 13° 00' 00" E.

1549. England. Caermarthen Bugt. Barry Inlet. Almærkning forandret.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 1157. London 1914.)
Den sorte Lys- og Klokketønde i *Rhos-sil* Bugt ved Ankerpladsen for Skibe, som venter paa at komme ind i Havnen, er flyttet 2½ Sm i Retning 157° (misv. S. ½ E.) og ligger nu 1,75 Sm 240° (misv. W. t. S. 1/8 S.) fra *Barry* Havn trigonometriske Punkt. c. 51° 35¾' N. 4° 21¼' W.
2. Den røde Spidstønde Nr. 3, som laa 1,64 Sm 260° (misv. W. ¾ N.) fra *Wildeford* Tidevandslyr, er indtræget.

1550. Skotland W.-Kyst. Colonsay E. Skær fundet.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 1152 og 1170. London 1914.)
1. Et Skær med 8,2 m Vand er fundet 0,35 Sm 20° (misv. NE. ½ N.) fra Toppen af *Rudha Geodha* (147 foot). 56° 07,5' N. 6° 08' W.
2. Et Skær med 8,2 m Vand er fundet 0,5 Sm 3° (misv. NNE.) fra ovennevnte Top.
3. Et Skær med 5,4 m Vand er fundet 0,8 Sm 102° (misv. SE. t. E. 1/8 E.) fra *Carr nan Einn* (*Colonsay* Taarn).

4. Et Skær med 12,8 m Vand er fundet 1,92 Sm 71° (misv. E.) fra SW.-Enden af *Eilean Oloms*. Indtil c. 100 m NW. for dette Skær er Dybden mindre end 18 m. 56° 04¾' N. 6° 07¾' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1480. København 1914.)

1551. Irland E.-Kyst. Lough Larne. Magnetiske Forstyrrelser.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 1164. London 1914.)
I Nægheden af *Hunter* Skær og mellem dette og den *irske* Kyst er der observeret Udslag af Kompassaalen paa 4½° til begge Sider. Hvor langt de magnetiske Forstyrrelser strækker sig, er endnu ikke undersøgt. Man advares mod at benytte Kompasset til Pladsbestemmelser her. *Hunter* Skær: 54° 53' N. 5° 45' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1552. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Englishman Bay. Tønder udlagt.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 28/2380. Washington 1914.)
Følgende Tønder er udlagt i *Englishman* Bugt:
1. *Cod Head Ledge* Spidstønde 2 paa W.-Siden af Revet i 16,4 m Vand, 197° (misv. SW. ¾ S.) fra højre Kant af *Fans Island* og 288½° (misv. NW. 5/8 W.) fra *Lobby Islands* Fyr.
2. *Halifax Island Reel* Spirtønde 1 i 9,1 m Vand, 235½° (misv. W. t. S. 3/8 S.) fra højre Kant af *Cow Point* og 314° (misv. NW. t. N. 5/8 N.) fra venstre Kant af *The Brothers Island*. Spirtønden almærket Revet, der strækker sig Nord i fra *Halifax Island*.

3. *Great Head Reel* Spirtønde 3 paa E.-Enden af Revet ud for *Great Head* i 9,1 m Vand, 180½° (misv. S. t. W. 3/4 W.) fra venstre Kant af *Shoppers Point* og 86¾° (misv. E. t. S. 3/8 S.) fra højre Kant af *Great Head*. *Libby Islands* Fyr: 44° 34' 06" N. 67° 22' 04" W.

1553. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Warren Floden. Runstiek Shoal. Tønde indtræget.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 27/2239. Washington 1914.)
Runstiek Shoal Spirtønde 1 er indtræget. 41° 41' 50" N. 71° 18' 04" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2380. København 1911.)

1554. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. East Chester

2. Den røde Spirtønde *F 1*, S.E. for *Rotergrund*, er flyttet 320 m i Retning 273° (misv. W. t. N. 1/4 N.) og ligger i 14 m Vand paa 53° 49' 13" N. 8° 07' 15" E.
3. Den røde Spirtønde *F 2*, S.E. for *Rotergrund*, er flyttet 360 m i Retning 279° (misv. W. t. N. 3/4 N.) og ligger i c. 14 m Vand paa 53° 49' 10" N. 8° 07' 17" E.
4. Den sorte Spirtønde 5 ved *Tegeler Plate* er flyttet 300 m i Retning 349° (misv. N.) og ligger i 10 m Vand paa 53° 49' 34" N. 8° 08' 47" E.
5. Den røde Spirtønde *O* i *Dværggat* er flyttet 160 m i Retning 70° (misv. E. 3/4 N.) og ligger i 7 m Vand paa 53° 44' 00" N. 8° 18' 53" E.
6. Den røde Spirtønde *V*, lige over for *Solthörn*, ligger i 8,5 m Vand paa 53° 39' 37" N. 8° 25' 44" E.
7. Den røde Spirtønde *W*, lige over for *Wremen*, ligger i 6,5 m Vand paa 53° 38' 52" N. 8° 26' 46" E.

1542. Tyskland. Østfrisiske Øer. Spiekeroog. Otzumer Balje. Tønde udlagt.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1989. Berlin 1914.)
 I *Otzumer Balje* er i 4 m Vand udlagt en sort Spirtønde 4 med Dobbelkegle. 53° 45' 26" N. 7° 39' 30" E.

1543. Tyskland. Ems. Hubergat. Dybde over Vrag.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/2049. Berlin 1914.)
 Dybden over Vraget af *Narvik* i Indløbet til *Hubergat* er kun 2 m. Det paa- tænkes at bortsprønge Vraget. 53° 35' 20" N. 6° 20' 25" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1919. København 1914.)

1544. Holland. Scheveningen. Radiotelegrafiske Stormvarsler. Rettelse til E. f. S.⁶ Nr. 24/1151.
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 148. Erratum. 's-Gravenhage 1914.)
 De radiotelegrafiske Stormvarsler gives paa *hollandsk* og engelsk, og ikke som angivet paa *hollandsk* og *fransk*. *Scheveningen*: 52° 06' N. 4° 16' E.

1545. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Noord-Schouwen. Signalstation
 nollægges.
 (Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1992. Berlin 1914.)
 Den 1ste September 1914 nedlægges Signalstationen ved *Noord-Schouwen* Fyr. 51° 44,5' N. 3° 47' E.
 (Kort Nr. 180.)

1546. Frankrig. Gravelines. Fyr forandres.
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 287/1647. Paris 1914.)
 I *Gravelines* Fyr skal den røde Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 200° til 207° borttages, og der indsettes en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 180° til 193°. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Arbejderne ved Forandringen, der er paa begyndt, brænder kun Fyrets hvide Lysvinkel. 51° 00' 17" N. 2° 06' 35" E.
 (Kort Nr. 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1355. København 1914.)

1547. Skotland. Tay. Bell Rock. Oplysning.
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 171/1595. 's-Gravenhage 1914.)
 Det forfaldende Rev fra *Bell Rock* strækker sig 0,18 Sm i Retning 203° (misv. SW. 1/2 S.) fra Fyret. Revet er 0,05 Sm bredt. c. 56° 26' N. 2° 23' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1548. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Usk Floden. Newport Havn. Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1145. London 1914.)
 a. Paa det W.-lige Molehoved ved Indsejlingen til *New South* Sluse i *Alexandra Docks* er tændt 2 røde Fyr (det ene c. 2 m lodret over det andet). Flammens Højde: Henholdsvis 7 m og 9 m.
 b. Paa det E.-lige Molehoved ved Indsejlingen til *New South* Sluse er tændt 2 grønne, faste Fyr (det ene c. 2 m lodret over det andet). Flammens Højde: Henholds-

1521. Tyskland. Flensborg Fjord. Flensborg. Fyr flyttet.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/2046. Berlin 1914.)
 De to røde, faste Fyr, der leder ind til *Flensborg* Havn, er flyttet, og samtidig er Synsviddelen forøget til 5 Sm. Forfyret vises fra en rød Fyrbaake. Flammens Højde: 20 m. 54° 47' 47" N. 9° 26' 04" E. Bagfyret vises fra en rød Fyrmast, der staar 188 m 210° (misv. SW. 3/4 S.) fra Forfyret. Flammens Højde: 28 m. 54° 47' 41" N. 9° 25' 59" E. Den ny Ledefyrilinje fører i 5,5 m Vand over S.E.-Hjørnet af *Osbeckgrund*, i øvrigt er der mindst 7 m Vand i Fyrinien. Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *lyske* Kort.
 (Kort Nr. 243 og 253.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1911. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1522. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre SW. Skydølvagor udlægges.
 Fra den 1ste til den 9de August d. A. vil der til Brug ved Skydning være udlagt en *Vager* med sort Stage og Flag paa Toppen c. 3500 m SW. for Fortet ved *Avedøre*. 55° 35' (57") N. 12° 26' (07") E.

1523. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Taasinge W. og Drojø S. Sømærker udlagt.
 En hvid og rød stribet Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk er udlagt paa følgende Steder:
 1) Ud for *Vornes-Pynt* i 5,0 m Vand paa 55° 00' (35") N. 10° 30' (53") E., denne benævnes „*Vornes-Pynt*“.
 2) Ved Revet, der gaar i S.E.-lig Retning fra *Drejø S.-Pynt*, i 3,8 m Vand paa 54° 57' (10") N. 10° 26' (32") E., denne benævnes „*Drejø S.E.*“.
 (Kort Nr. 157, 160, 238, 241, 243 og 253. Danske Lods Side 593 og 599. Søm.-Fort. Side 65.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1336. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1524. Sverrig. Skagerrak. Bohuskusten. Lysekil N. Grund fundet.
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 29/794. Stockholm 1914.)
 En Grund med 5,3 m Vand er fundet paa 58° 18' 36" N. 11° 24' 17" E.

1525. Norge. Skagerrak. Frederiksværn. Fiskeboen. Sømærke opført.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1984. Berlin 1914.)
 Paa *Fiskeboen* 2,5 m (8 Fod) Skær, c. 450 m WSW. for S.-Pynten af Øen *Kraaka* er rejst en Jernstang c. 58° 58' N. 10° 01 1/2' E.

1526. Norge. Skagerrak. Staværnsødden. Fyr tændt og forandret.
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)
Staværnsødden Fyr er atter tændt. Det er forandret til at vise hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 172° til 246°, hvidt Lys med Formørkelser i Pejlinger fra 246° til 263°. I øvrigt uforandret. 58° 59' 10" N. 10° 03' 35" E.
 (Kort Nr. 236.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1021. København 1914.)

1527. Norge. Skagerrak. Kristianssand. Odderøen Fyr forandret.
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)
Odderøen er atter tændt. Samtidig er det forandret saaledes, at det viser:
 1. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 297°, fri S. om *Olaasbolmen*, til 298°, fri N. om *Dvergso*;
 2. hvidt Lys med Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder veksle hurtig og er lige lange) i Pejlinger fra 298° til 320°, fri W. om *Grovningboen*;
 3. hvidt Lys med Formørkelser (Mørkeperioderne er kortere end Lysperioderne) i Pejlinger fra 320° til 329°; fri E. om *Skiibaen*;
 4. rødt Lys med Formørkelser i Pejlinger fra 329° til 353°;
 5. hvidt fast Lys i Pejlinger fra 353° til 143°.
 Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 13 1/2 Sm. 58° 07' 50" N. 8° 00' 30" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1528. Norge. Rysstrømmen. Fyr forandret.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)

Rysstrømmen Fyr er forandret til et Fyr med To-Fornørkølsler. Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 236°, ind paa *Skarbergneset*, til 238°, fri N. om *Balsnes-øden*.

2. rødt i — — 258° til 66°;
3. hvidt i — — 66°, fri N. om *Andnes*, til 76°, fri S. om Grunden fra *Kvalneset* og *Mjelde*.

Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: c. 7 Sm for hvidt og 4½ Sm for rødt Lys.
69° 33' 30" N. 18° 44' 15" E.

1529. Norge. Sørjlen. Kvanholmen. Fyr tændt.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)

Ved *Kvanholmen* Havn er tændt et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Fornørkølsler. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 240°, fri S. om *Tenskjærgrunden*, til 318°, fri E. om Grundene ved *Finsæterholmene*;
2. grønt i — — 318° til 65° fri N. om *Bonasgrunden*;
3. hvidt i — — 65° - 68°, fri S. om *Købskjær*;

4. rødt i — — 68° - 81°, fri N. om Jernstangen ved *Langbæren*;
5. grønt i — — 81° - 85°.

Flammens Højde: 4½ m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Aug.—14. April. 69° 25' 20" N. 17° 15' 05" E.

1530. Norge. Andfjorden. Senjeshnesset. Fyr forandret.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)

Senjeshnesset Fyr er forandret saaledes, at Lyset nu er:

1—4. Lysvinklerne fra Pejling 338° gennem 0° til Pejling 115° er uforandrede;
5. grønt i Pejlinger fra 115° til 123°, fri S. om *Lysgrunden*;
6. rødt i — — 123° - 144°, fri E. om *Jens Massagrund*;
7. hvidt i — — 144° - 169°, fri W. om *Sæterstaben*;
8. grønt i — — 169° - 222°.

Synsvidde: c. 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 69° 03' 25" N. 16° 47' 30" E.

1531. Norge. Ranfjord. Nordranen. Sømærker udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/2040. Berlin 1914.)

1. *Busnesgrund*, et netop overflydt Skær, c. 3,8 Sm E. for *Strømholmen* Fyr, er almindeligt med en Stage. c. 66° 16,1' N. 13° 54,8' E.
2. Paa Landgrunden ved *Mo*, c. 450 m 193° (mislv. SSW.) fra *Moskjær* Fyr, er udsat en Stage. *Moskjær* Fyr: c. 66° 19' N. 14° 08,1' E.

1532. Norge. Vikten. Veirskaltet. Fyr forandret.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)

Veirskaltet Fyr er forandret saaledes, at Lyset nu er:

1—2. Lysvinklerne fra Pejling 35° til Pejling 78° er uforandrede;
3. rødt i Pejlinger fra 78° til 296°, fri W. om Jernstangen paa *Meløse*;
4. grønt i — — 296° - 319°.
I øvrigt uforandret. 64° 48' 40" N. 10° 33' 15" E.

1533. Norge. Flaavaer. Fyr forandret.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)

Flaavaer Fyr er forandret saaledes, at det nu viser:

1. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 310° til 52°, fri S. om *Kraakengene*;
2. hvidt Lys med En-Fornørkølsler i Pejlinger fra 52° til 70°, fri N. om *Scandastjæggene* og *Florste Godofar*;
3. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 70° til 74°, fri S. om *St. Godofar*, *Erkeskjetterene*

og *Penningsbærene*; i denne Lysvinkel ligger *Junggrunden* (NW. for *Stjæggene*) med 28 m Vand og *Lille Øøen* (WNW. for *Flesene*) med 26 m Vand;

4. rødt, fast Lys i Pejlinger fra 74° til 100°, fri N. om *Nordre Staben*;

5. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 100° til 282°.
Flammens Højde: 17 m. I øvrigt uforandret. 62° 18' 55" N. 5° 35' 20" E.

1534. Norge. Stavangerfjord. Svendene. Fløjtebønde ombyttet med Lys- og Fløjtebønde.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)

Svendene Fløjtebønde er ombyttet med en Lys- og Fløjtebønde, der viser hvidt Et-Lys hver 5s. 59° 05' 45" N. 5° 30' 35" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1021. København 1914.)

1535. Norge. Jæderens Rev. Lys- og Fløjtebønde atter udlagt.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 12. Kristiania 1914.)

Jæderens Rev Lys- og Fløjtebønde er atter udlagt. 58° 46' 00" N. 5° 24' 45" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/651. København 1914.)

1536. Danmark. Holmslands-Klit. Klegod Baake nedlægges.

I den sidste Halvdel af August 1914 vil *Klegod* Baake blive permanent ned-

lagt. 56° 04,3' N. 8° 06,3" E.

(Kort Nr. 180 og 255. Danske Lods Side 105 og 106. Sm.-Forl. Side 19.)

1537. Tyskland. Helgoland. Südhafen. Hindring.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2155. Berlin 1914.)

Ved Indløbet til Havnen har en Dampner med 3,8 m Dybgående stød, straks efter at have passeret Tønde 4 og tværs ud for Tønde 7. Stødet vil blive nærmere undersøgt. c. 54° 10' N. 7° 54½' E.

1538. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Forbud.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1987. Berlin 1914.)

Det er forbudt at ankre uden for Redens Grænser samt i og i Nærheden af Ledelysvinkler og Ledelyrimer. Intet Skib eller Fartøj maa blive liggende til Ankens ud for Havneindløbet. *Cuxhaven*. 53° 52½' N. 8° 42¾' E.

1539. Tyskland. Elben. Krausand. Væg borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/2047. Berlin 1914.)

Vægget af *Vindulda* er borttaget og Djærgningsfartøjet inddraget. 53° 45' 04" N. 9° 24' 43" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1277. København 1914.)

1540. Tyskland. Elben. Glückstadt. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/2048. Berlin 1914.)

I. Det røde og hvide, faste Fyr paa N.-Mølen ved Havnen er forandret til et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 330° til 356°;
2. grønt i — — 356° - 145°;
3. hvidt i — — 145° - 150°;
4. rødt i — — 150° - 170°;

Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt og 13¼ Sm for rødt og grønt Lys. Hvidt Gittertaarn. Indtil den 1ste August brænder Fyret kun til Forsøg og bliver derefter permanent, samtidig slukkes det gamle Fyr paa N.-Mølen. 53° 47' 13" N. 9° 24' 45" E.

II. Paa Spidsen af Ledeværket ud for N.-Mølen tændes den 1ste August d. A. et hvidt og rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt og 1¼ Sm for rødt Lys. Grænsen mellem den røde og den hvide Lysvinkel er Pejling 331°.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/614. København 1914.)

1541. Tyskland. Weser. Sømærker flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1988. Berlin 1914.)

Paa Grund af Farvandsforandringer i *Aussenweser* er der foretaget følgende Forandringer:

1. Den rød og sort lodret stribede Baaketønde E. for *Rotersand* Fyr er flyttet 2480 m i Retning 318° (mislv. NW. t. N. ¼ N.) og ligger i c. 13 m Vand paa 53° 52' 20" N. 8° 05' 20" E.

319

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1120. Russian Maritime Province. Vladivostok approach — Caution re mines expunged from charts; information re pilotage. (1) Caution re mines: Details: The cautionary note with regard to floating mines has been expunged from the charts. (2) Information re pilotage: Details: There are no pilots at Askold Island, as stated in Sailing Directions, but a pilot's services, for berthing purposes, may be obtained off Eggershead point. (Notice No. 1120 of 1914, dated 14th July.)

Charts affected. No. 1011, Eastern Bosphorus strait with Vladivostok harbour. No. 511, Trinity bay to the Eastern Bosphorus (1). No. 288, Ussuri bay (1). No. 2432, Tumen Ula to Strelak bay (1). No. 2405, Kuril islands (2). Publications. E.C. Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913, pages 163-4-5.

No. 1136. Portuguese East Africa. Lourenço Marques approach—Amended buoyage. (1) South or Cockburn channel buoy replaced by light-buoy: Position. At a distance of 1¹/₁₀ miles, 126° (S. 35° E. Mag.), from Cockburn shoal light. Lat. 25° 53¹/₂' S., long. 32° 55¹/₄' E. Description. A black can light-buoy exhibiting a fixed red light. (2) Fawn shoal buoy, colour inserted on chart: Position. Off eastern end of shoal. Colour. Red. (3) Chelina shoal light-buoy withdrawn: Position. At a distance of about 1¹/₁₀ cables, southward, from Chelina shoal light. Description. A red conical light-buoy exhibiting a fixed green light. (4) Polana channel: (a) Amended position of light-buoy. Position. At north-eastern end of channel at a distance of about four-tenths of a cable, westward of its former position. Lat. 25° 57' 04" S., long. 32° 39' 29" E., on chart No. 646. Description. A black can light-buoy exhibiting a fixed red light. (b) Amended position of light-buoy marking wreck: Position. At a distance of about three-tenths of a cable, south-westward from its former position. Lat. 25° 57' 27" S., long. 32° 38' 42" E., on chart No. 646. Note. A red conical buoy is situated on the north side of the above wreck. (c) Buoy established: Position. At a distance of about 1¹/₂ miles, eastward, from Ponta Vermelha lighthouse. Lat. 25° 58' 06" S., long. 32° 37' 36" E., on chart No. 646. Description. A red conical buoy. (d) Amended position of light-buoy: Position. At a distance of about 1¹/₄ cables, south-westward, from its former position. Lat. 25° 59' 05" S., long. 32° 35' 39" E., on chart No. 646. Description. A red can buoy, with conical superstructure, exhibiting a fixed green light. (Notice No. 1136 of 1914, dated 17th July.)

Charts affected. No. 646, Lourenço Marques (3). (4). No. 644, Delagoa bay. No. 2089, Tugela river to Delagoa bay (1). No. 648, Delagoa bay to River Zambesi (1). Publications. Africa Pilot, Part III, 1905, pages 193, 195, 196, 199, 200; Revised Supplement (2), 1914.

No. 1137. Korea, West Coast—Chemulpo Approach. White rock—Alteration in character of light. Position. Lat. 37° 13¹/₂' N., long. 126° 24¹/₂' E. Abridged description of new light. Lt. Gp. Fl. (2), cv. 6 sec., 45 ft., vis. 12 m. (U). Details. The flashing light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A group flashing white light showing a group of two flashes every five and three-quarter seconds, thus:

2 Flashes,
— 1¹/₂ sec.
— 4¹/₂ sec.

Visibility. 12 miles. Remarks. The other details of the light remain unchanged. Notice No. 1137 of 1914, dated 18th July.)

Charts affected. No. 3642, Asan anchorage and approaches. No. 1270, Approaches to Chemulpo anchorage. No. 1258, Approaches to Seoul. No. 3480, Shantung promontory to Nagsaki. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, No. 1719. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 607.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Juli 1914.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	102—101 ¹ / ₂	101	101 ¹ / ₂
Danmark	80— ¹ / ₂	80	82
Norden	81 ¹ / ₂ —80 ¹ / ₂	80	81
Gorm	—	—	—
Carl	90 ¹ / ₂ —89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	90
Dannebrog	100— ¹ / ₂	100	100 ¹ / ₂
Skjold	—	—	—
Urania	—	—	—
Neptun	88—87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	88
Dampsk. af 1896	—	—	—
Hejmdal	103—102 ¹ / ₂	102 ¹ / ₂	103
Østasiatiske	128—127 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	—	—
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	57 ¹ / ₂ —58 ¹ / ₂	58	58 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	80	—	82
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	81	—	83
3 ¹ / ₂ % Kbhvn. Kreditf.	86	—	88
4% — — — 2. Serie.	92	—	94
4% — — — 1. —	93 ¹ / ₂	—	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	—	85 ¹ / ₂
4% — — — —	7.	—	87 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	—	91 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	9.	—	87 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	146—148 ¹ / ₄	148	148 ¹ / ₂
Privatbank	101 ¹ / ₂ — ¹ / ₂	101	102
Landmandsbank	132—130 ¹ / ₄	130 ¹ / ₄	132 ¹ / ₄
Handelsbank	—	139	141
Kbhvn.s Laane- og Diskontobank	91	90 ¹ / ₄	92
Burm. & Wain	78—77 ¹ / ₂	76 ¹ / ₄	78 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsak	—	—	—
Sukkerfabr.	197—193 ¹ / ₂	193 ¹ / ₂	198 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	182—181	181 ¹ / ₄	181 ¹ / ₂
Vækselkuraer d. 29. Juli 1914.			
	avista Sælger	10 d. d. Køber	
Hamburg	89.05	88.85	
London	18.29	18.24	
Paris	72.70		
Amsterdam	150.65		
Wien	75.30		
Notering paa Berlins Bers d. 28. Juli 1914.			
Russiske Noter	—	210.25	
4% Russiske Consols	—	81	
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	—	—	
5% Mexikanske 1899	—	80.10	
5% Rumænske Stats	—	97	
4% — — 1890	—	90.25	
Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:			
„Forenede Dampsk.“ 268,000, „Danmark“ 44,000, „Norden“ 168,000, „Carl“ 96,000, „Dannebrog“ 324,000, „Skjold“ 136,000, „Urania“ 8,000, „Dampskib. af 1896“ 124,000, „Hejmdal“ 232,000, „Gorm“ 148,000, „Neptun“ 140,000, „Dansk-russisk“ 228,000, „Østasiatisk“ 240,000.			
Møller & Rée, Bankforretning, 16, Ved Stranden.			

skulde tro, at den Opøvelse, som kan naas ved Styrmandstjenesten i et saadant mindre Skib, hvor Foreren er sig sit Ansvar bevidst, er saa god som nogen anden. Netop den Slags Fartøjer bliver saa gode Skoleskibe som noget. Det mener jeg, at Sejlskibsrepræsentanterne i Fællesrepræsentationen skulde have gjort Direktor Høst opmærksom paa, for han har maaske ikke tænkt paa det eller ikke vidst det, da han jo tillægger hele denne Sejlskibstjeneste saa lille Betydning for Navigatoruddannelsen. Den er ganske minimal, som han selv siger.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Naar undtages, at Sortehavet og Azow er flovet en Kende af, er der ellers ikke indtraadt nævneværdige Forandringer i den forløbne Uge. U. S. er det Marked, som har udfoldet mest Aktivitet, særlig i Retning af Kornbefragtning, og der sluttedes helt op til ind i November. Derimod har River Plate igen skuffet, og der sluttedes næsten intet. Østen stille og uforandret. Kulfragterne holder sig paa omtrent samme Niveau som for en Uge siden. De sidste Dages faretruende politiske Begivenheder og de nære Udsigter til en europæisk Krig har endnu ikke sat noget Spor paa Fragtmarkedet, men der mærkes selvfølgelig en vis Tilbageholdenhed og Forsigtighed saavel hos Redere som Befragtere under de nuværende overordentlig kritiske Forhold.

Østen. Soyabønner Wladivostok/U. K. eller Kontinentet 25/ Annullering 20. August. Ris Saigon/Marseille, Havre, St. Nazaire eller Dunkerque (to Havne), 22/ à 22/6 pr. August—September. Kalkutta/U. K. eller Kontinentet 17/6 d. w. Basis »net terms« pr. September.

Sortehavet. Korn (store Baade) Kherson, Nikolajeff eller Odessa 7/ Basis Rotterdam, ppt. Azow 8/3 Rotterdam. 8/6 Antwerpen, Emden eller Weseren, 8/9 Hamburg pr. 1.—15. August. Oljekager 12/ Novorossisk Basis én dansk Havn (4.000), ppt. Korn fra Sulina 9/ N. C. eller »any«, 9/6 Hamburg, pr. 5.—15. August.

Middelhavet etc. Fosfat 7/6 Bougie/Kingslynn (3.000), 5/1½ Sfax/Rotterdam (5.500). Erts Sevilla/Garston 6/6 (2.000), Bizerta/Filadelfia 7/9 l. t. (4.600), Karlagena/Middlesbro 5/9 l. d. (3.000). Fra Huelva 5/ Rotterdam, 5/6 Hamburg, 5/7½ Garston, alt »Rio Tinto« Betingelser. Bilbao/Middlesbro 4/3. Newport 4/3.

Nordamerika. Planker Pictou/Vestkysten England eller Østkysten Irland 42/6. St. John/Mersey Floden 40/ à 41/3. Korn New York, Filadelfia eller Baltimore 1/11¼. Rotterdam, prompt, 3/3 Fiume eller Triest, 3/6 Sulina, August, 2/10½ Bordeaux, 3/11½ Nantes pr. November. Fra Montreal 2/4½ Basis Avonmouth eller Rotterdam, 2/6 Liverpool eller Antwerpen, August. Fra New Orleans eller Galveston 2/6 Basis Rotterdam pr. 15. August—15. September, 2/7½ pr. en Maaned senere. Timecharter 3/6 Dødvagt, Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet (6—9 Maaneder).

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen 11/6 à 12/ O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. 10.—25. August, 8/9 Rosario/Rotterdam (5.000), prompt.

Østersøen. Fra Rusland er Raterne paa omtrentlig forrige Uges Niveau, for Trælaster maaske nærmest en Kende bedre. Kornlaster meget knappe: St. Petersburg 1/11½ à 1/21¼ London. Fra Botten betales 29/6 Kortprops Brahestad Østkyst Kulhavn (800), 28/3 én Plads middle Zone Granton (600), 31/3 à 32/ Cardiff eller Barry (1.200); for Pulwood Fres. 48 Kemi/Chantenay. For D. B. B. 29/6 Haparanda/Boston Dock (500), 25/ Kotka/Hull (650).

Kulfragterne. De sidste Befragtninger var gennemgaaende til samme Rater som forrige Uge. Hvor der er Svingninger, er disse ganske minimale.

Skrevet den 28. Juli 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet stadig uforandret i Øjeblikkets Noteringer for hele denne Fart. Bottenhavet og Finskebogten har fremdeles prompte Trælaster for Behovet til lønnende Rater. St. Petersburg har flere Oliekager til danske og svenske Havne à 9—10 Mk. pr. Ton, til Østkyst England 10/ à 11/ pr. Ton. Østnorge har fremdeles en Del Islaster til uforandrede Rater. Danmark og Tyskland er fremdeles *mat*.

Hvad angaar Returfrakterne Vest fra er der nu tilstrækkelige Kullaster, og disse har bedret sig noget efter Helligdagene, der betales £ 7½ à 8 pr. Keel til danske og svenske Østersøhavne. Clay- og Oljekagelaster viser ingen nævneværdig Forandring i nogen Retning.

Angaaende de mindre Skibe har den forløbne Uge ikke vist væsentlige Forandringer, og de senere Dages daarligere Vejr vil sikkert sinke Rughosten noget. Nordtyskland har intet af særlig Interesse. Danzig venter ret stor Tilforsel af Rug og noterer 4 Mk., som ikke er nogen overdreven høj Rate for denne Plads. Stolpmünde byder for Havre 5½ Mk., Rostock for Rug pr. August 3½ Mk., Greifswald 4 M. Stettin tegner godt til Eftersommeren. Wismar og Lübeck er gennemgaaende uforandret. Norge noterer stadig Feldspath samt fra Laurvig Bloksten til Stettin. Sverig staar ved det samme. Sundhavene har vedblivende Godning til Sydsverig, nærmest pr. lidt senere Afskibning; derimod vil der ikke blive afskibet Godning derfra til Danmark. Med Hensyn til Danmark blev der sidste Uge solgt nogle Hvedeparter fra Provinserne: saaledes sluttedes fra Kerteminde til Vejle 12 Øre, Kalmar 16 Øre, Masnedsund/Kalmar 16 Øre. I denne Uge synes det aller at være stoppet op. Kjøbenhavn er i disse Dage ret fast, og der er forholdsvis kun faa fragtlidige Skibe. Der sluttedes Hvede til Ystad 13 Øre, Kager og Majs til Bornholm 15 Øre, Majs til Køge 10 Øre, Præsto 12 Øre, endvidere sluttedes Godning fra Kastrup til Frederikshavn, Søby 17 Øre, Faaborg 14 Øre, Nyborg 13 Øre; da der, som nævnt, ikke vil blive afskibet Godning fra de svenske Sundhavne i Aar, vil der sikkert komme en Del Afskibninger fra Kastrup. Fra Kjøbenhavn bliver der efter 1. August ligeledes en Del Ladninger til Afskibning.



Forlang altid vor
EXPORT-FLØDE
 hos Deres Skibshandler.
 Garanteret holdbar i aarevis.
Export-Fløde-Kompagniet A/S
 ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
 ved CHARLES HVILSOM,
 21, Havnegade 21.
 Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
 Forlang Katalog. Send Opgave.

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 Anderson, Schubert, pass. Brunshüttel 28./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Dikili 25./7. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 22./7. — Auglo Dane, Kaun, afg. Antwerpen 25./7. — A. N. Hansen, Sonne, ank. Dunkerque 25./7. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 23./7. — Arkansas, Egense, afg. Filadelfia 13./7. — Arno, Lepper, afg. Cadix 25./7. — Aurora, Gommesen, afg. Dunkerque 27./7. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Antwerpen 21./7. — Beira, Mortensen, afg. Lissabon 26./7. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 25./7. — California, Petersen, ank. Filadelfia 25./7. — Char-kow, Søberg, pass. Holtenau 25./7. — Chr. Broberg, Larsen, afg. Livorno 27./7. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 27./7. — Christiaussund, Andresen, ank. Trondhjem 27./7. — Dagmar, Mueller, afg. Antwerpen 26./7. — Dania, Jørgensen, afg. Boston 26./7. — Ebro, Lange, ank. Lübau 21./7. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 27./7. — Fecaria, Munch, ank. hertil 27./7. — Florida, Andersen, ank. Newport News 26./7. — Frederik VIII, Thomsen, afg. Kristiansund 25./7. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 27./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 21./7. — Hengest, Hansen, ank. Petersborg 27./7. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 27./7. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Kotka 25./7. — Kasan, Mikwelsen, pass. Holtenau 28./7. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 21./7. — Kiøw, Touvesen, ank. Petersborg 13./7. — Loire, Craignou, ank. Rochelle 27./7. — Louise, Svan, ank. London 27./7. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. hertil 12./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Riga 21./7. — Maryland, Ørsted, afg. Buenos Aires 14./7. — Minsk, Harder, ank. Riga 16./7. — Nicolai II, Petersen, afg. Antwerpen 27./7. — Nordjylland, Bidstrup, pass. Brunshüttel 27./7. — O. B. Suhr, Pedersen, ank. Petersborg 24./7. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 22./7. — Oscar II, Heupel, ank. hertil 7./7. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 27./7. — Perm, Tramp, pass. Brunshüttel 25./7. — Pregel, Iversen, pass. Brunshüttel 28./7. — Romny, Bogvad, ank. Petersborg 18./7. — Saga, Hansen, ank. hertil 27./7. — Saxo, Rasmussen, pass. Brunshüttel 28./7. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 25./7. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 25./7. — Thyra, Myhldorf, ank. hertil 27./7. — Tiber, Pape, pass. Gibraltar 26./7. — Tomsk, Wiberg, ank. Bolderaa 28./7. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 22./7. — Tyr, Thaning, ank. hertil 27./7. — United States, Gotsche, ank. hertil 26./7. — Vendsyssel, Henriksen, afg. Petersborg 25./7. — Viking, Tramp, ank. Antwerpen 21./7. — Virginia, Fischer, ank. hertil 19./7.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Rotterdam 22./7. — Amalienborg ank. Kronstadt 22./7. — Brattingsborg ank. Havnaah 17./7. — Borglum ank. Pormau 24./7. — Dausborg pass. Gibraltar 24./7. — Elsborg ank. Pormau 24./7. — Esrom pass. Algier 25./7. — Flynderborg ank. Odense 22./7. — Frederiksborg afg. Toulon 23./7. — Guldborg ank. Høngerborg 19./7. — Gurre ank. Stettin 18./7. — Hammershus ank. Las Palmas 13./7. — Harrildsborg ank. West Hartlepool 22./7. — Hundborg afg. Lissabon 26./7. — Jølling ank. Sfax 20./7. — Jømsborg ank. Petersborg 18./7. — Jungs-hoved afg. Rio de Janeiro 20./7. — Jagersborg ank. Newcastle 25./7. — Kallundborg ank. Huerva 15./7. — Kalø ank. Amsterdam 24./7. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 26./7. — Kronborg ank. Middelsbo 23./7. — Lejre afg. London 22./7. — Marselisborg afg. Archangel 23./7. — Næsby ank. Aalborg 18./7. — Randsborg pass. Kjøbenhavn 23./7. — Rosenborg pass. Lødingen 22./7. — Silkeborg pass. Dover 26./7. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 24./7. — Skodsborg afg. Cardiff 23./7. — Spigerborg ank. Hull 25./7. — Stegelborg ank. Newport 21./7. — Stjerneborg pass. Gibraltar 26./7. — Søborg ank. West Hartlepool 5./7. — Taarnborg ank. Amsterdam 25./7. — Ulfsborg ank. Huerva 19./7. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 22./7. — Vordingborg ank. Sunderland 19./7. — Ørkild ank. Danzig 22./7.

Vesterhavet. Ulla, Hansen, ank. Alicante 24./7. — Nancy, Pedersen, afg. Marseille 23./7. til Oxelosund. — Stella, Schiff, pass. Gibraltar 28./7. for Horsens. — Thyra, Winther, pass. Hanstholm 27./7. for Pillau. — Norma, Dogn, afg. Råfsø 27./7. til Palamos. — Nexos, Basse, ank. Nakskov 27./7. — Johanne, Mikkelsen, afg. Gibraltar 27./7. til Huerva. — Marie, Nielsen, pass. Portland 27./7. — Nora, Lauritzen, ank. Marseille 27./7. — Bodil, Jensen, ank. Marseille 26./7. — Polly, Mathiasen, afg. Almeria 26./7. til Garrucha. — Yrsa, Larsen, afg. Kjøbenhavn 26./7. til Neufahrwasser. — Gerda, Iversen, afg. Malaga 23./7. til Newcastle. — Laura, Thøgersen, afg. Nederkalix 25./7. til Rabat. — Rigmor, Uldal, ank. Galway 24./7. — Karla, Nielsen, pass. Gibraltar 26./7. for Aarhus. — Anna, Jessen, pass. Brunshüttel 26./7. for Valencia. — Valborg, Jepsen, pass. l'Quessant 24./7. for Huerva. — Fylla, Brinch, afg. Trångsund 25./7. til Sevilla. — Inger Skou, pass. Helsingør 26./7. for Petersborg. — Cito, Toft, ank. Åhus 26./7. — Dagmar, Sørensen, afg. Grangemouth 25./7. til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, afg. Marseille 25./7. til Gote-

borg. — Hebe, Gregersen, ank. Torrevieja 25./7. — Nordsoen, Nielsen, ank. Marseille 25./7.

Det ostasiatiske Kompagni. Castell Pelesch afg. Colombo 27./7. udg. — Selandia pass. Suez 27./7. udg. — Arabien ank. Antwerpen 28./7. udg. — Indien afg. Kobe 26./7. udg. — Siam pass. Perim 18./7. udg. — Natal pass. St. Vincent 20./7. udg. — Samni afg. St. Thomas 26./7. udg. — Rhodesia ank. Algoa Bay 26./7. udg. — Fionia ank. Kjøbenhavn 12./7. — Jutlandia afg. Bangkok 25./7. hjemg. — Traquebar pass. Perim 26./7. hjemg. — Annam afg. Vladivostok 13./7. hjemg. — Ca-thay ank. Bordeaux 19./7. hjemg. — Kina pass. Dover 28./7. hjemg. — Transvaal ank. San Francisco 22./7. hjemg. — Buitang afg. St. Thomas 26./7. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Kjøbenhavn 28./7. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Hartlepool 18./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. Hull 25./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hull 24./7. — Russ, Petersen, ank. Belfast 24./7. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Ghent 24./7. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 21./7. — Michail Outchoukoff, Harhoe, ank. Bristol 23./7. — Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. Waterford 23./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 16./7. — Helmer Moreh, Christensen, afg. Miramichi 17./7. til Newry. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 19./7. til Newry.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Rotterdam 28./7. — Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 29./7. — Helene, Sørensen, ank. Reval 25./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Trångsund 21./7. — Valborg, Hansen, afg. Rendsburg 24./7. — Sjølland, Sværre, afg. Aalborg 26./7. — Estrid, Hansen, ank. Neufahrwasser 27./7. — Agnete, Dam, ank. Reval 26./7. — Gunhild, Hansen, ank. Ghent 19./7. — Hermia, Farup, ank. Neustadt 28./7. — Aline, Jørgensen, ank. Alos 22./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Råfsø 26./7. — Martha, Christensen, ank. West Hartlepool 26./7. — Elva, Rathje, ank. Kjøbenhavn 27./7. — Therese, Pedersen, afg. Trångsund 26./7. — Harriet, Larsen, ank. Dunkerque 20./7. — Dagny, Therkildsen, afg. Karlsborg 28./7. — Simone, Olesen, afg. Mariager 25./7. — Jeanne, Olsen, ank. Malmo 27./7. — Vera, Riso, ank. Calais 24./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Torneå 27./7. — Annine, Loth, afg. Houden Dock 27./7. — Kamna, Løffler, ank. Wiborg 22./7. — Betty, Lagesen, afg. Bouggie 27./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, pass. Quissant 28./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Byske 20./7. — Svend, Schmidt, afg. Hull 28./7. — Urania, Clausen, ank. Sunderland 24./7.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Newport 25./7. — Europa, Friis, afg. Brügge 25./7. — Frankrig, Nielsen, afg. Norfolk 17./7.

Dampskibsselskabet af 1811. Edna, C. Clausen, ank. Boston 22./7. — Alf, N. Clausen, ank. Hull 25./7.

Dansk-engelsk Dampskibsselskab. Nordland, Andersen, afg. Kronstadt 26./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Hull 22./7. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 26./7. — England, Bennetsen, pass. Kjøbenhavns Red 26./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Odense 27./7. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Horsens 29./7. — Nordpol, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 27./7. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Odense 27./7.

Orion. Orion, Hansen, afg. Kjøbenhavn 25./7. — Fyen, Nielsen, ank. Dordrecht 23./7.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Trångsund 26./7. — Nelly, Clausen, afg. Kiel 25./7. til Sundsvall. — Lilly, Bang, pass. Kjøbenhavn 27./7. for Valencia. — Alexy, Sørensen, pass. Kaulden 26./7. for Kartagena. — Dagny, Clausen, afg. Sinet 28./7. til Lissabon. — Mary, Duhn, ank. Seaham 28./7.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Yarrow 27./7. — Gulfaxe, Petersen, ank. Wiborg 28./7. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Wismar 26./7. til Rotterdam. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Blyto 27./7.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk pass. Kjøbenhavn 26./7. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 26./7. — Arnold Mærsk ank. Ghent 14./7. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 25./7. — Eleonora Mærsk pass. Kjøbenhavn 25./7. — Hulda Mærsk ank. Petersborg 22./7. — Laura Mærsk, pass. Kjøbenhavn 22./7. — Lexa Mærsk afg. Terneuzen 24./7. — Peter Mærsk ank. Nordheimsund 19./7. — Sally Mærsk ank. Spezia 20./7.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Petersborg 19./7. til Lübeck. — London, Larsen, pass. Kjøbenhavn 21./7. for Terneuzen. — Paris, Andersen, afg. Kiel 20./7. til Kotka. — Bryssel, Kaus, ank. Kiel 21./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Havannah 15./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 20./7. — Roma, v. Thun, pass. Kjøbenhavn 21./7. for Kronstadt.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Königsberg i Pr. 23./7.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Seaham 23./7. — Energi, Jensen, ank. Calais 23./7. — Emanuel, Svane, ank. Seaham 24./7.

Sejlskibe.

Kjøbenhavn. Skoleskibet Viking ank. Savona 26./7.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21./7. — Zenitha, Jensen, ank. Padstow 21./7. — Elise, Andriessen, ank. Kristiania Fjord 21./7. — Peter, Hansen, ank. Aalborg 21./7. — Primula, Jørgensen, ank. Petersborg 21./7. — Willemoes, Eriksen, ank. Plymouth 21./7. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red. 21./7. — Otto, Klug, ank. Riga 23./7. — Norden, Olsen, ank. Sundsvall 23./7. — Fanny, Hansen, ank. Port L'Abbe 23./7. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Charlestown 21./7.

Kamma, Fisker, pass. Kjøbenhavns Red 24./7. — Clytia, Jensen, pass. Kjøbenhavns Red 24./7. — Standard, Rasmussen, pass. Karrebaksmide 24./7. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Tornø 23./7. — Agnes, Nielsen, ank. Wasa 23./7. — Valdemar, Andriessen, ank. Kjøbenhavns Red 24./7. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 24./7. — Delos, Andersen, ank. Sunderland 23./7. — Roma, Jensen, ank. Nykjøbing S. 23./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Boston 21./7. — Marie, Hansen, ank. Mandal 24./7. — Gaa, Petersen, ank. St. Waast 24./7. — Ellen, Andersen, ank. Paludden 24./7. — Kirstine, Jensen, Raahauge, ank. Kjøbenhavns Red 24./7. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Carnayon 23./7.

Jens Nielsen, Nielsen, ank. Nykjøbing S. 24./7. — Palle, Jensen, ank. Odense 24./7. — Alma, Hansen, ank. Maddox 24./7. — Concordia, Møller, ank. Dahouet 25./7. — Skjold, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 23./7. — Capella, Hansen, ank. Charlestown 27./7. — Clytia, Jensen, ank. Stettin 25./7. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Sables d'Olonne 26./7. — Zampa, Wulf, ank. Abo 25./7. — Emilie, Rasmussen, ank. Stockholm 26./7. — Dagmar, Petersen, ank. St. Malo 26./7. — Vesta, Poulsen, ank. Wiborg 26./7. — Criterion, Nielsen, ank. Uleåberg 28./7. — Falken, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 27./7.

Styrmandselever.

Til det andet Skoleskib „Skjoldborg“ antages i August Maaned yderligere et Par Elever paa samme Betingelser som tidligere averteret, nemlig fuld Matroslyre i Elevertiden, frit Ophold mens Navigations-skolen frekventeres og Pligt til at forblive 2 Aar i Selskabets Tjeneste som Styrmand efter bestaaet Eksamen.

Henvendelse i C. K. Hansens Skibsinspektion, Toldbodvej 15, Kjøbenhavn K.

C. K. Hansen.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND

Bedste Olie-tøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Æro. Noline, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — Marie, Raahauge, ank. Sundsvall 20./7. — Arken, Andersen, ank. Kristianssand 19./7. — Immanuel, Winther, ank. Hudiksvall 20./7. — Henry, Jensen, ank. Bergen 20./7. — Diane, Hansen, ank. Havre 23./7. — Maagen, Mortensen, ank. Kenitri 23./7. — Christine, Rasmussen, ank. Geestemünde 23./7. — Freya, Nielsen, ank. Portsmouth Red 23./7. — Johanne, Jørgensen, ank. Drøbak 24./7. — Bie, Petersen, ank. Travemünde 23./7. — Venus, Jensen, ank. Bergen 24./7. — Mariane, Petersen, ank. Danzig 24./7. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 23./7. — Kastor, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 24./7. — Mars, Stegmann, er ank. Wemyss. — Iris, Stegmann, er ank. Wemyss. — Nanna, Østermann, ank. Solvesborg 25./7. — Emilie, Hansen, ank. Karlskrona 25./7. — Signe, Hansen, ank. Rønneby Red 25./7. — Freden, Christensen, ank. Orth 24./7. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 24./7. — Lauritz, Folmer, ank. Brightlingsea 24./7.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Juli 1914. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat.) — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Søfærende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Bærskurs.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
koncerter. — Operetter,
Vaudeville, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Købbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Præis.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

Til salg Vestergade 27.

ZOOLOG. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



SKIBS-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6471.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511.
Postadresse: Sundsvall.

Medlemmar paa alla Inställeplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareförbundet.

Garanterar reell behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagenter.
Telegr.-Adresse: „Broker“.
RANDERS. Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

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

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandsstræde 3.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klases
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

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

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Lauritz Kirkeby.
Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

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

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.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Frederikshavns Værft og Flydedok n/s

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Forlang
overalt



**Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.**

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnor 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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer
de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kriktisngade 12. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenagone 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i Kjøbenhavn
tegnor Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“. Central 256 og 10756.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

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 E. Cohn.** Telefon 3283.

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

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817 6818 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn.

Eksportlager
i Frihavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
/ 6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Ilovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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. Ørstedsvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRIS.

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 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

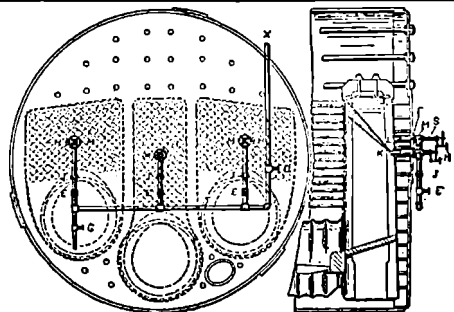
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. August 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røgstammerdorene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhrer.
Forlang Katalog.

Palle Sørensen Eff.
Sølvtorvet 4. Telf. 8bre 1616 y.

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
• • Leverandør til Flaaden • •		• Leverandør til Statsbanerne •	

Telefon **5601**

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn, 8.
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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Presseningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon / 8901. Kvæthusgade 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.

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“.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog 3 (Panopticon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

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

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

RATIN



Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgekontor,

Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

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

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

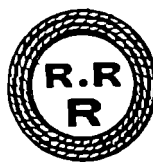
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.



Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

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.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vesteraaagade, Aalborg.

Metallstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1899, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.

Heden eller Hovnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

„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 sønliske Foreningers Lokaler og hos Blankestainers Eftf.,

Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.



OLSKIND

Bedste Olie

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

LANDMANDSBANKEN

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

Styrmandselever.

Til det andet Skoleskib „Skjoldborg“ antages i August Maaned yderligere et Par Elever paa samme Betingelser som tidligere averteret, nemlig fuld Matroslyre i Elevtiden, frit Ophold mens Navigations-skolen frekventeres og Pligt til at forblive 2 Aar i Selskabets Tjeneste som Styrmand efter bestaaet Eksamen.

Henvendelse i C. K. Hansens Skibsinspektion.
Toldbodvej 15, København K.

C. K. Hansen.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde d. 1. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet med Andragende fra Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde angaaende Spørgsmaalet om Afsluttelse af en gensidig Overenskomst mellem Danmark og Norge om Søfolks Forsikring i Ulykkestilfælde. 2. Behandling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Danmarks Deltagelse i en international Konference om Forbedring af Bolighygiejnen om Bord i Skibe. — Sagens endelige Behandling udsattes.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Bristol. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Konsul i Saigon. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Santa Cruz paa Tenerifa. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« angaaende Danmarks konsulære Repræsentation i Saffi og Larache (Marokko). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Handelsministeriet med Udskrift af Søforklaring i Anledning af Motorskonnert af Esbjerg »Asla«s Forlis paa Rodecliff Banke. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme med Fremstilling af »Seamt«s Undersøgelse i Anledning af Kollisionen mellem det tyske Dampskib »Annie« og de danske Fiskekuttere »Ketty«, der sank, men senere blev optaget igen, og »Ester«. — Sagen toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Samme med Andragende fra A/S. Heinrich Pingel & Co. om Tilladelse til at forskellige under Bygning varende Dampere, hver paa over 300 Tons uanset Bestemmelsen i Søneringsloven af 25. Marts 1892 § 4 — maa sejle med kun én Styrmand i en nærmere angivet, begrænset Part. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

10. Skrivelse fra Landsoverskatteraadet angaaende Beskatning af Rederi-Aktieselskaber. 1. Behandling.

11. Skrivelse fra Handelsministeriet om, hvorvidt Farvandet mellem Assens—Baago—Brandso—Heilsmine—Wedellsborg vil kunne henregnes til det i Dampskibstilsynsbekendtgørelsen af 1. August 1912 § 20 IV ommeldte Begreb »indelukkede eller helt beskyttede Farvande«. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

12. Skrivelse fra Samme om, hvorvidt det maa anses for ønskeligt, at der foruden de nu brugte Brevkort med Ivedelt Forside fremtidig tillige fremstilles Brevkort uden delt Forside. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

13. Skrivelse fra Samme angaaende Meddelelser fra Meteorologisk Institut om Vejrforholdene i Nordsøen og Skagerak, henholdsvis Kattegat og Østersøen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

14. Skrivelse fra Samme med Kort m. m. over »Der Grossschiffahrtsweg Berlin—Stettin« — toges til Efterretning.

15. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med en af den danske Konsul i Hull fremsendt Indberetning og Festskrift i Anledning af Indvielsen af den ny Dok i Hull — toges til Efterretning.

16. Skrivelse fra Det amerikanske Konsulat vedrørende Tonnage Certifikater for Skibe, der ønsker at benytte Panamakanalen — toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 6. August 1914.

Det er desværre ikke lykkedes det evropæiske Diplomati at begrænse den mellem Østerrig-Ungarn og Serbien udbrudte Krig, om hvilken vi bragte Meddelelse i vort sidste Nummer, til disse to Lande alene. Den 1. August har Tyskland nemlig erklæret Rusland Krig, hvilket har ført til Frankrigs og Englands Deltagelse i Krigen som Ruslands Forbundsfæller. De tre nordiske Riger har, tillige med flere af de mindre evropæiske Stater, erklæret sig for neutrale.

Under disse højst alvorlige Forhold bliver Skibsfartens Kaar overmaade vanskelige. Sejladens paa de russiske og tyske Østersøhavne er standset; hvorfor mange Skibe bestemt til disse, tyer ind til Kjøbenhavn; det er blevet alle i Hamburgs, Finkenwärders og Cuxhavens Havne liggende Skibe forbudt indtil videre at løbe ud, deriblandt tre danske Dampere og tre Sejlskibe, hvortil kommer, at Kejser Wilhelm Kanalen er spærret for Handelskibe og alle russiske Fyr er slukket. Den danske Gesandt i Wien meddeler Udenrigsministeriet, at Sejladens i de østerrig-ungarske Farvande er farlig paa Grund af undersøiske Miner, og at det vil være fornuualstjenligt, at Skibe, der er undervejs til østerrig-ungarske Havne gaar til Gravosa, Triest eller Fione for at faa Instruktioner til Lettelse for Sejladens Sikkerhed.

Med Hensyn til Besejlingen af vore egne Farvande henviser til en i medfølgende »Efterretninger for Søfarende« indeholdt Meddelelse fra Marineministeriet og til Lov af 2. August 1914 om Lodstvang ved Kjøbenhavns Havn samt til Lov af samme Dato, hvorved det forbydes fra dansk Territorium at understøtte krigsførende Magter, som vi gengiver omstaaende.

Ved Forespørgsel i Udenrigsministeriet erfarer vi, at der i den nærmeste Fremtid kan ventes udstedt en kongelig Anordning indeholdende Regler for danske Handlende og Søfarende i Anledning af den udbrudte Krig, i Lighed med en under 10. Februar 1904 udstedt Bekendtgørelse, der var foranlediget af Krigen mellem Rusland og Japan.

De almindelige Bestemmelser med Hensyn til Danmarks Neutralitet i Tilfælde af Krig imellem fremmede Magter gengiver vi omstaaende.

Suez-Kanalens Drift i 1913. Af Kanalbestyrelsens Aarsberetning for 1913, hvoraf »Shipp. Gaz.« bringer et Uddrag, fremgaar bl. a., at den Nedsættelse i Gennemsejlingsafgiften af 50 Centimer pr. Ton, som traadte i Kraft ved Begyndelsen af dette Aar, i Forening med en mindre Nedgang i Trafiken, har reduceret Kanalens Indtægter med c. 6 Millioner Fres. I Aarets sidste Halvdel var Trafiken dog større end i samme Tidsrum i 1912. Aaret har i det hele været saa godt, at der kan udbetales et Udbytte af 165 Fres. pr. Aktie.

De samlede Indtægter i 1913 har udgjort 129.925.949 Fres., og de samlede Udgifter 45.981.079 Fres., derunder tre Millioner Fres., som er henlagt til Amortisationsfonden. Kanalen er i Aaret 1913 passeret af 5.085 Skibe med 20.033.884 Tons, hvilket er 288 Skibe med 241.236 Tons mindre end det foregaaende Aar. De passerende Skibes Størrelse vokser fra Aar til Aar, hvad der allerede længe har vist sig; særlig paafaldende har dette dog været i 1913, hvor Gennemsnitsstørrelsen har været 3.940 Tons, imod 3.774 Tons i 1912. I en Periode af 10 Aar udgjorde Skibe paa 6.000 Tons eller derover kun 1 pCt. af hele den passerende Tonnage, men i 1913 udgjorde de 5 pCt. Denne

Omstændighed viser, hvor nødvendige de Udvidelses- og Uddybningsarbejder er, som Selskabet lader udføre.

Ligesom det foregaaende Aar er det gaaet udmærket med Gennemsejlingen. Gennemsnitstiden for denne er blevet reduceret med 35 Minutter og har udgjort 16 Timer og 19 Minutter fra Hav til Hav.

Uddybnings- og Udvidelsesarbejderne er blevet fortsat med Kraft i 1913. Den 1. Januar 1915 vil Dybden antagelig være forøget med 1 Fod til 9 Meter og 14 Centimeter. Det er Hensigten at fortsætte Uddybningsarbejderne til der er naaet 11 Meters Dybde i hele Kanalen.

Bestyrelsen ser meget lyst paa Kanalens Fremtid. Den Nedgang, der har været i Trafiken, skyldes forbigaaende Grunde. Handelssamkvemmet med Indien, Kina og Japan er voksende, hvortil kommer lokal Foretagsomhed ved Port Said, Suez og langs det røde Havs Kyster, med Hensyn til Produktion af Salt, Petroleum og Phosfat, hvad der vil komme Kanalen til Gode.

At Nedgangen i 1913 har kulmineret, fremgaar allerede af den Omstændighed, at Indtægten i de første 4 Maaneder af indeværende Aar overstiger Indtægterne fra de samme 4 Maaneder af 1912 med 2,600,000 Frcs.

Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 271, Limfjorden, Hals til Aalborg, med Specialkort 1) Aalborg og Nørre Sundby, 2) Portland-Cementfabrik »Norden«, 3) Dansk Andels-Cementfabrik, 4) Aalborg Portland-Cementfabrik. Pris paa Papir Kr. 2,50.

Kort Nr. 272. Mariager Fjord med Specialkort 1) Cementfabrikerne Cimbria, Dania og Kongsdal, 2) Mariager, 3) Hobro. Pris paa Papir Kr. 2,50.

Kort Nr. 273. Randers Fjord med Specialkort 1) Randers. Pris paa Papir Kr. 2,00.

Krigen. Stockholm, den 4. August. Fra Lodsstyrelsen er udgaaet Ordre til, at samtlige Fyr paa Kysten fra den norske Grænse til Mølle straks skal slukkes, samt Fyrskibe og Lyshøjer inddrages. Desuden skal Fyrskibet udfor Karlskrona slukkes.

Skibsfarten fra russiske Havne. I Følge Telegram til Udenrigsministeriet fra det danske Gesandtskab i St. Petersborg vil den russiske Regering bestrebe sig for at muliggøre neutrale Skibes Afgang.

Konsulatvæsnets. Den 28. Juli d. A. har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Bryssel under det kgl. Generalkonsulat i Antwerpen Léon Daumerie, Afsked fra den af ham beklædte Post.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Belgien: Rusland er erklæret for kolerafrit.

Skibsfart i Krigstid.

Nedenstaaende kortfattede Redegørelse for de væsentligste af de for Skibsfart i Krig gældende Regler er taget fra den af Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening Johs. Jantzen udgivne Lærebog i Søret.

Medens Privatejendom paa Landjorden ogsaa i Tilfælde af Krig er beskyttet i Følge Folkeretten mod Tilægnelse eller Ødelæggelse, som ikke er nødvendig for krigerske Øjemed, har det fra gammel Tid været anderledes med Ejendom til Søs, idet fjendtlige Skibe og fjendtlig Ladning bestandig har været anset som god Prise. Heri

er dog sket en praktisk meget betydningsfuld Forandring ved Pariser-Deklarationen af 1856. Selv om dennes Bestemmelser ikke er formelt vedtagne af alle Stater, tør man dog gaa ud fra, at de vil blive respekteret i enhver Krig mellem civiliserede Magter. Ved denne Deklaration er det fastslaaet,

- 1) at Kaperi er og forbliver afskaffet, hvilket altsaa vil medføre, at de krigsførende Magter ikke kan give Privatpersoner Fuldmagt (Kaperbrev) til at deltage i Krigen med dertil udrustede Handelsfartøjer i det Øjemed at tilegne sig eller ødelægge fjendtlig Ejendom paa Søen.
- 2) At det neutrale Flag dækker fjendtligt Gods undtagen Krigskontrabande, det vil sige, at fjendtlig Ejendom om Bord i neutralt Skib ikke er Genstand for Prise, naar det ikke er Krigskontrabande.

Hvad der forstaas ved Krigskontrabande er endnu ikke folkeretlig fastslaaet. Ved Krigens Udbrud udsteder som Regel de krigsførende Parter Proklamationer, hvorved de tilkendegiver, hvad de vil betragte som Kontrabande. Givet er det, at herunder falder alt, hvad der kan benyttes direkte som Krigsmateriel, saasom Vaaben, Ammunition, Sprængstoffer, Pigtraad, Beklædnings- og Udrustningsgenstande og deslige; men hertil kommer en Mængde Varer af forskellig Slags, som ved at komme Fjenden i Hænde kan styrke hans Angrebs- eller Modstandsevne, saasom Kul, Korn og anden Proviant, Bygningsmaterialer og meget andet. Paa Grund af Begrebets usikre og elastiske Karakter har Bestemmelsen om, at Flaget dækker den fjendtlige Ladning ikke synderlig praktisk Betydning, naar Skibet er bestemt enten direkte til fjendtlig Havn, i hvis Nærhed krigerske Operationer foregaar, eller til en Havn, som ved sin Beliggenhed og Kommunikationer med Omverdenen kan tjene som Transithavn for Godssets videre Befordring til fjendtligt Territorium; thi der findes næppe mange Varer, som ikke paa den ene eller anden Maade kan benyttes til direkte eller indirekte at styrke Fjendens Forsvars- eller Angrebsevne.

At det vil kunne have meget alvorlige Følger baade for Skipperen personlig og for Rederiet at bringe Depecher angaaende Forhold vedrørende Krigen fra eller til nogen af de krigsførende Magters militære eller civile Myndigheder, siger sig selv; ligesaa at indlade sig paa Transport af Tropper for nogen af Krigens Parter.

- 3) Neutralt Gods, undtagen Krigskontrabande, er ikke Genstand for Opbringelse under fjendtligt Flag.
- 4) For at en Blokade skal være bindende, maa den være effektiv, d. v. s. opretholdt af en Styrke, der er tilstrækkelig til at hindre Adgang til Fjendens Kyster.

Ved Blokade til Søs forstaas Afspærring af en fjendtlig Havn eller Kystterritorium ved en belejrende Magt. Saadan Blokade notificeres for de neutrale Magter og maa respekteres af disse og deres Undersaatter. Forsøg paa at bryde en kundgjort og effektiv Blokade vil kunne medføre Skib og Ladnings Opbringelse og Kondemnation eller deres Ødelæggelse under Forfølgning af de blokerende Stridskræfter.

De krigsførende Magters Visitationsret medfører en Forpligtelse for Neutrale til at finde sig i, at deres Skibe undersøges paa Søen for at konstatere Skibets Nationalitet samt Ladningens Art, Bestemmelsessted o. s. v. Derfor er det Skipperens Pligt, naar han prajes paa Søen af et armeret Skib, tilhørende nogen af de krigsførende Magter, uophødelig at lægge bi og finde sig i saadan Visitation, hvortil hører Forevisning af Skibspapirerne, nemlig

Nationalitets- og Registrerings-Certifikat, Skibsbe-
mandingslisten, Udklaringsbeviset og Ladnings-
papirerne (Certeparti, Konnossement, Manifest).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Dirigenten (Navigationsskolebestyrer F. Hansen):
Hvad Direktør Høst har tænkt sig at stille i Stedet for
Uddannelsen i Sejlskibe, er Skoleskibe. Nu har vi jo alle-
sammen hørt, at Skoleskibe er godt, naar vi ikke kan faa
noget bedre, men det bedste Skoleskib er Livet, der er
ingen Tvivl om den Ting. Et saadant Skoleskib vil
komme til at lide under den samme Fejl som andre
Skoleskibe, nemlig den, at der, hvor to Mand kan an-
bringes, vil man ikke anbringe én, for det gælder om at
faa saa mange med som muligt. Og hvad Direktør Høsts
Planer med Hensyn til dette Skoleskib angaar, forstaar
jeg dem ikke rigtigt. Jeg er tilbøjelig til at tro, at
Trykkernissen her har drevet sit Spil i Referatet — rent
bortset fra den lille Bemærkning, som jeg kan tænke mig,
at Direktør Høst har gjort med et lille polisk Blink i
Øjet: at hvis Staten ikke skulde kunne overkomme An-
skaffelsesudgiften — c. 180,000 Kr. —, kunde man maa-
ske tænke sig, at den fik det forærende. Det er meget
rart, og det kunde selvfølgelig ingen have noget imod,
for saa vidt det var nødvendigt at anskaffe et Skoleskib,
og det ikke kunde faas paa anden Maade. Men naar
der tilføjes, at 40,000 Kr. om Aaret vil Driften koste, kan
jeg ikke se rettere end, at det maa skyldes Trykkernissen.
Skibet er beregnet paa at gaa i Fart hele Aaret igennem
og beregnet paa 84 Elever. Jeg gaar ud fra, at Skibet
skal have en Kaptajn, og da Skibet er bestemt for Elever,
maa der være nogen, som tager sig af deres Uddannelse.
Jeg skønner, at der hertil foruden Kaptajnen maa være
tre Styrmande, og da disse fire Mænd maa antages at staa
i Statens Tjeneste, maa jeg tænke mig, at den ogsaa giver
dem en nogenlunde forsvarlig Gage. Saa skal der nogle
Folk i Maskinen, det kan ikke godt undgaaes. Nu vil jeg
tillade mig at gøre et lille Regnestykke. Jeg tror, at Det
forenede Dampskibsselskab regner med en Udgift af
Kr. 1,25 pr. Dag til Kost pr. Mand. For 84 Mand bliver
det mellem 36,000 og 37,000 Kr. aarlig; men lad os nu
gaa ned til det, vi andre er vant til at regne med; saa vil
dog Eleverne koste mellem 31,000 og 32,000 Kr. om
Aaret. Saa er der de fire Officerer, der er Lærere: jeg
overdriver næppe, naar jeg sætter Udgiften til dem til
14—15,000 Kr. Dermed er vi oppe paa over 50,000 Kr.
saa er der Maskinbetjeningen. Efter Loven skal der være
mindst to Mestre; jeg formener, at Skibet skal kunne sejle
omkring, hvor det maatte passe: da der altsaa skal være
to eller tre Maskinmestre, kan vi ikke undgaa en Udgift
af 8—9,000 Kr. hertil. Saa skal alle disse Mennesker have
Mad; det er formodentlig ikke Meningen, at Eleverne
i særlig Grad skal uddannes til Skibskokke. Følgelig maa
der Mandskab hertil; jeg vil anslaa 6,000—7,000 Kr. paa
den Konto. Lægger vi alt dette sammen, kommer vi op
paa en Udgift af 63—66,000 Kr. Og naar Skibet skal
holdes i Fart, maa det formodes at bruge Kul, Olje og
Tvist. Dette i Forbindelse med Assurancepræmie, Ulykkes-
forsikring, Havneafgifter — Skibet maa jo dog undertiden
løbe i Havn — og Vedligeholdelsesudgifter, vil blive et
meget betydeligt Beløb. Jeg har ganske vist ikke For-
stand paa Dampskibsfart, men jeg tillader mig altsaa i
Henhold til det udviklede at mene, at de 40,000 Kr.
langtfra vil slaa til: maaske det skal være 140,000 Kr.
i Stedet. Men om Staten vilde kunne ofre det store Be-
løb, der bliver Tale om, og om Udbyttet vil være det
store Pengeoffer værd, bliver et andet Spørgsmaal. Det
har undret mig, at Sejlskibsrederi-Forenings Repræsen-

tanter ikke har udbedt sig — for senere at kunne være
til Rede for Forsamlingen her — Oplysninger om, hvor-
dan denne Drift tænkes iværksat for 40,000 Kr., hvis
dette virkelig er det Beløb, der er blevet nævnt. For det
kan vel ikke tænkes, at det hele er en Trusel til de Herrer
Sejlskibsredere, en Advarsel om, at de bør tage sig i Agt,
for Sejlskibsuddannelse bliver der nu alligevel ikke
noget af.

De Herrer vil kunne forstaa, at jeg ikke kan begribe,
hvordan Dansk Sejlskibsrederi-Forening kan have skiftet
i den Grad Mening, som den synes at have. Jeg har med
mine Bemærkninger ikke haft til Hensigt at saare nogen,
og jeg haaber ikke, jeg har gjort det. Grunden til, at jeg
har fremført, hvad jeg har fremført, er ganske simpelt
min Interesse for Sejlskibsfarten i Almindelighed og gan-
ske i Særdeleshed for de unge Mennesker, som skal bære
den i Fremtiden, og jeg kan godt tilføje: endvidere min
Interesse for den By, jeg har den Ære at leve i. Jeg har
nemlig stadig følt det saadan, at den sikreste Vej til at
holde Erhvervet oppe, er at stille vor Ungdom, der giver
sig af dermed, Opgaver og hjælpe den til at løse dem.
Hvis en By som Marstal, der er henvist til at søge sit
Erhverv paa Søen, vil bevare sine Eksistensbetingelser,
har den kun én Vej at gaa; det er den at sikre sig, at
de unge Mennesker, som udgaar fra den, naar som helst
og hvor som helst kan træde ind i hvilke som helst Stil-
linger indenfor det Erhverv, de udøver, og være i Stand
til at gøre Fyldest deri. Kun derved og ikke ved at stille
dem ringere i Uddannelse end andre opdrager vi dem til
at blive de bærende Kræfter for den Søfart, som skal
komme efter os, og Søfartens Udvikling tilhører nu en-
gang vor Ungdom i langt højere Grad end os ældre.

Mødet udsattes Kl. 1.

Mødet genoptoges Kl. 1³⁰.

Skibsreder, Sejlmagermester P e t e r s e n, Marstal:
Mine Herrer! For saa vidt der ikke er flere Navigations-
lærere til Stede, der ønsker Ordet, vil jeg som Reder til-
lade mig sige et Par Ord. Jeg behøver ikke at
bruge saa mange Ord som de foregaaende Talere. De
har set Sagen fra et Navigationslærerstandpunkt. Jeg vil
se den fra et Rederstandpunkt. De Herrer har ndtalt,
at de ønskede ikke at fremtvinge forskellige Klasser
Skibsførere, men det mener jeg, de alligevel vil gøre.
Efter min Mening er det Menneskets Karakter og Evner,
som bestemmer, hvilken Klasse han kommer i, ikke hans
Eksamen. For Øjeblikket tages der jo kun én Eksamen,
men de vil være enig med mig i, at der kommer
flere forskellige Klasser Skibsførere. Eleverne er, naar
de udgaar fra de nuværende Navigationsskoler med den
nuværende Eksamen, ikke ensstillede. Man kan sondre
mellem dem, saa at man kan sige: den Elev vil aldrig
egne sig til at blive Skibsfører paa et stort Passagerskib,
men den anden er saa dygtig en Somand, at han absolut
vil blive en første Klasses Mand til vore Skibe. Jeg mener,
at hvis de Herrer Navigationslæreres Forslag gaar igen-
nem, vil det stoppe op for den Mands Fremtid, som er
den mindst begavede af saadanne to. Han vil maaske
simpelthen slet ikke begynde at læse til Eksamen. Sam-
tidig med mig i sin Tid begyndte to andre paa Naviga-
tionsskolen. Den ene tog Eksamen paa 2—4 Maaneder,
den anden gik der 3—4 Aar. Jeg tvivler ikke paa, at den
sidste var fuldt kvalificeret til Fører for vore Skibe, men
han vilde absolut ikke egne sig til at fore et stort Passager-
skib. Det var under en og samme Form, de tog Eksamen,
den hjemlede dem samme Ret, men de tilhørte i Virkelig-
heden to Klasser Skibsførere. Dersom der fremtvinges to
Klasser Eksamen, vil det samme gøre sig gældende. Ham
med de smaa Evner vil de Herrer stoppe ved den skær-
pede Eksamen. Jeg er fuldtud med paa, at der bør læres
saa meget som muligt, men det skal være frivilligt. Lige-
ledes er jeg enig i, at den mellemliggende Sejlskibsgavner,
men den bør være frivillig. Den Elev, som efter at have
taget første Eksamen, har Raad til at sejle ud 6 Maaneder

eller, hvorefter han nu vil, skal have Lov til det, men den, som ikke har Raad, skal have Lov til at stoppe ved første Eksamen, som det nu er. Jeg mener, det vilde koste os Redere for meget, hvis denne 6 Maaneders Sejlads blev tvungen; det vilde afholde mange fra at gaa ind paa Skolen. Jeg kan forstaa, at de Herrer er glade ved de Elever, som vender tilbage paa Skolen efter at have sejlet. Det er klart, at naar Eleverne kommer tilbage paa Skolen, maa de i den Tid, de har sejlet — jeg gaar ud fra, at det er ikke blot 6 Maaneder, men flere Aar — have høstet en Del Erfaring. Derfor er det ikke saa underligt, at Lærerne har den Oplættelse, at naar de kommer tilbage, er de ganske anderledes i praktisk Henseende . . . (Navigationsskolebestyrer F. Hansen: og i teoretisk!) . . . og saa det: men Sejladsen bør være frivillig. (Hør, hør!) Med Hensyn til de to Elever, som begyndte paa Skolen samtidig med mig, er jeg fuldkommen sikker paa, at den ene af dem havde aldrig begyndt derpaa, hvis Eksamen havde været, som den nu synes at skulle blive. Han er dog en af vore gode Skibsførere.

Dirigenten (Navigationsskolebestyrer F. Hansen): Maa jeg blot bemærke, at jeg kender udmærket godt de to Mænd, Hr. Skibsfører Petersen sigter til, og jeg tør roligt forsikre, at den sidstnævnte vilde have begyndt alligevel. Han har en Energi, som ikke lader sig sætte Skranker. Hvis Hr. Petersen tænker sig om, vil han give mig Ret. Vedkommende gik ikke 3—4 Aar paa Skolen. Da jeg kom til Skolen, havde han gaaet der i 15 Maaneder. Det lykkedes mig at faa ham til at holde op, al den Stund hans Kvalifikationer var smaa, og saa tog han Sætteskippereksamen og fik en Plads, men Skibet var paa 101 Tons, og han kunde ikke komme med. 14 Dage efter meldte han sig igen, og Meddelelsen fra Skolen lød paa, at det vilde rimeligvis være halvandet Aar, inden han kunde komme igennem Eksamen, og han kom saa igennem. Ogsaa jeg tror, han i praktisk Henseende er en udmærket god Skibsfører. Jeg tror ikke, han teoretisk har lært for meget. Jeg har hørt ham sige: havde jeg haft lettere ved det, skulde jeg have lært mere. Og Hr. Petersen vil sikkert ikke paastaa, at den Mand, som kan noget teoretisk, duer ikke til at være Skibsfører. Saa langt er vi ikke kommet endnu i alt Fald.

Skibsfører Petersen: Jeg vil dertil bemærke, at jeg mener, det vilde være Synd, om man skulde miste en saadan Mand, og jeg er ikke i Tvivl om, at med en skærpet Eksamen var han aldrig kommet igennem. (Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Jo) Ja, man har jo hørt det Tilfælde, at en Elev har slæbt sig igennem; det er sket ved den nuværende Eksamen. Men saa snart den bliver skærpet, faar vi ikke saadanne Mænd i vore Skibsføreres Rækker.

Formanden (Konsul C. P. Lund): Jeg vil gerne svare de Herrer, som har været saa opmærksomme at svare paa, hvad jeg har sagt. I Søneringslovsforslaget var der adskillige Punkter, vi allesammen kunde ønske ændret; en Del er blevet ændret efter vort Ønske. Med Hensyn til Kundskaberne, som vi har talt saa meget om, er vi vist alle enige om, at hvis Navigatorerne kunde Tysk, Fransk, Engelsk og mange andre Sprog og kunde skrive korrekt, var det godt altsammen. Ingen vil vist have noget imod, at en Skibsfører faar Kundskaber. Men vi maa stikke Fingren i Jorden og lugte, hvor vi er. Derfor har jeg talt for, at vi ikke maa gaa videre end nogenhunde holde Skridt med Tiden. Vi er paa Højde med vore Naboer: Svenskerne, Tyskerne, Nordmændene, ja, vi kan tage Engskmandene med. Og naar vi er paa Højde med dem, kan vi som det lille Land ikke skærpe Fordringerne ud over de andre, thi saa forbløder vi.

Jeg vil takke Hr. Navigationslærer Christensen, fordi han har varetaget vore Interesser i Kommissionen. Han har fulgt sin Overbevisning, det kan vi ikke andet end takke ham for, men paa samme Tid haaber jeg, at han ikke tager det fortrydeligt op, at vi andre har en anden

Mening og kæmper for den. Vi er sikre paa, at Hr. Christensen som den Hædersmand, vi alle kender ham som, ikke vil gøre noget, som strider mod hans Overbevisning. Paa det Punkt er vi enige om at sige ham Tak for det Arbejde, han har gjort for os.

Med Hensyn til Klasseledingen skal jeg bemærke, at fra først af var det Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Standpunkt, at Skibsførerne skulde have almindelig Styrmandseksamen og anden Afdeling tvungen, saaledes at de var nødt til at tage begge Afdelinger, og at man dernæst kunde oprette en frivillig Ekstra-Mester Eksamen, som man har det i England, og dermed Basta. Det var vort oprindelige Forslag, det ligger langt tilbage; om det er nedskrevet noget Steds, husker jeg ikke. Men Tiden har ført med sig, at vi har maattet forhandle. Det kan ikke nytte, at man til de andre siger: vi vil ikke forhandle. Derfor kom vi ind paa en hel Del med Hensyn til Eksamenskravene. En Del har vi faaet rettet efter vort Ønske, men vi har maattet give efter paa flere Punkter. De tre Ting, jeg nævnte før, var kun de vigtigste. Vi har haft anden Ting fremme: tvungen Maskineksamen f. Eks. og det, at naar en Mand falder til Eksamen i et Fag, skulde han kun behøve at læse om paa det Fag, han faldt i. Paa disse Punkter har vi haft mange Ønsker, men vi har ikke kunnet føre dem igennem, vi har været nødt til at bøje os. De tre Ting, jeg nævnte før, har vi fundet det rigtigst at holde fast paa i det længste.

Hr. Christensen omtalte den Kommission, som for en halv Snes Aar siden blev nedsat, og som endte med at afgive en Flertals- og en Mindretalsbetænkning. Maatte jeg føje til, at Mindretalsudtalelsen var tildels grundet paa et Kompromis: man folte, at man ved Forhandling ikke kunde komme saa langt, man vilde, og saa fremkom der et Kompromis, som ikke tilfredsstillede.

Med Hensyn til Skoleskibe og Forhandlingen derom i Fællesrepræsentationen, var Dansk Sejlskibsrederi-Forening af den Mening, at de gjorde sin Nytt.

Hr. Christensen omtalte Direktør Høsts Udtalelse, at det ene Medlem af Kommissionen var ikke Sejlskibsreder, men Navigationslærer. Jeg husker ikke, hvorledes Ordene faldt, da det ligger flere Aar tilbage, men jeg husker, at da Direktør Høst blev oplyst om, at Hr. Christensen var ogsaa Skibsfører og fuldt paa Højde med de andre Redere, slog han sig til Ro dermed og fremkom ikke med nogen Modsigelse.

Hvad Klasseledingen — som man kalder det — angaar, er det ikke noget, vi har ønsket, vi har højet af og højet af for at komme udenom den. Jeg synes ikke, man kan tale om Klasseleding, naar det bliver saaledes, at den nuværende Styrmandseksamen giver Ret til at føre Sejlskib op til 500 Tons; hvis man vil videre og have Ret til at føre Sejlskib over den Størrelse og Dampskib, maa man tage endnu en Eksamen. Man kan kalde det en Klasseleding, om man vil, men i Virkeligheden synes jeg ikke Delingen er skarpere end den. Kommissionen er gaaet med til, ved hvilken Grænsen sættes ved 200 Tons. Ogsaa der er en Klasseleding, og vort Forslag skulde da snarere synes at være en Forbedring.

Hr. Christensen nævnte, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening var gaaet sammen med Dampskibsrederi-Foreningen og Det østasiatiske Kompagni. Nej, det forholder sig ikke saaledes, det er de to sidste Institutioner, som er gaaet med Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Det var os, som begyndte; det var os, som mente, at hvis vi gik for langt med Fordringerne, vilde det være en Hemske for Fremtidens Navigatorer. Det var dem, som gik over til os, ikke os, der gik over til dem. Vi takker dem derfor; navnlig Dampskibsrederi-Foreningen har gjort et stort Arbejde. Jeg vil særlig nævne Direktør Høst og udtale det Ønske, at han kunde have været her til Stede og kunde have svaret paa de Bemærkninger, der er rettet imod ham af den ærede Dirigent. Jeg vil kun sige, at Direktør Høst har i Fællesrepræsentationen været en dygtig Mand. Vi

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Uenhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske*
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvilde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder
er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er
ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Juli 1914. Abonne-
mentspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre
paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1568. Sverrig. Gotland E.-Kyst. Slite. Belysning forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 30/812. Stockholm 1914.)

Ved *Slite* skal tændes følgende Fyr:

I. Paa *Grundet* et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6^s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra c. 343° til c. 3°;
 2. hvidt i — - c. 3° - c. 19°;
 3. rødt i — - c. 19° - c. 34°;
 4. grønt i — - c. 34° - c. 142°;
 5. hvidt i — - c. 142° - c. 166°;
 6. rødt i — - c. 166° - c. 175°;
- c. 57° 41' 50" N. 18° 50' 15" E.

II. Paa *Magö* et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 9^s.

Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra c. 263° til c. 76°;
 2. rødt i — - c. 76° - c. 107°;
 3. grønt i — - c. 107° - c. 263°.
- c. 57° 40' 55" N. 18° 51' 30" E.

Naar disse Fyr tændes, slukkes *Enholmen* Fyr. 57° 41' 51" N. 18° 49' 45" E.
(Kort Nr. 205.)

1569. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Somærker udlagt.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 69. Helsingfors 1914.)

Følgende Somærker er udlagt:

A. *Vätskär* Lodsstation. 1) En Vager med W.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand
paa 60° 19' 20" N. 26° 08' 15" E.

B. *Pörtö* Lodsstation. 1) En Vager med S.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand paa
60° 12' 00" N. 25° 38' 20" E. 2) En Vager med E.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand paa

C. *Helsingfors* Lodsstation. 1) En Vager med E.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand paa $60^{\circ} 09' 52''$ N. $24^{\circ} 58' 12''$ E. 2) En Vager med E.-lig Topbetegnelse i c. $7\frac{1}{2}$ m Vand paa $60^{\circ} 07' 13''$ N. $24^{\circ} 58' 04''$ E. 3) En Vager med N.-lig Topbetegnelse i c. $7\frac{1}{2}$ m Vand paa $60^{\circ} 07' 56''$ N. $24^{\circ} 57' 13''$ E. 4) En Vager med N.-lig Topbetegnelse i c. $8\frac{1}{2}$ m Vand paa $60^{\circ} 06' 11''$ N. $24^{\circ} 52' 45''$ E.

D. Vageren paa W.-Siden af *Gråskärs hållar* staar paa $60^{\circ} 06' 07''$ N. $24^{\circ} 52' 32''$ E.

Positionerne svarer til *russiske* Kort; subtraheres $1' 12''$ fra Lgd., svarer de til *danske* Kort.

(Kort Nr. 155.)

1570. Finland. Finske Bugt. Fyr slukket. Fyrskib inddraget. Advarsel.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 30/813. Stockholm 1914.)

Gråhara Fyr, $60^{\circ} 06' N.$ $25^{\circ} 00' E.$, og Fyrene ved Løbene til *Helsingfors* er slukket. *Årungsgrund* Fyrskib, $59^{\circ} 57' 05'' N.$ $24^{\circ} 54' 33'' E.$, er inddraget. Mellem Solnedgang og Solopgang maa intet Fartøj passere ind til eller ud fra *Helsingfors*.

1571. Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Virolahti Vig. Sømærker inddraget.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 68. Helsingfors 1914.)

Vagerne paa $60^{\circ} 32' 51'' N.$ $27^{\circ} 47' 10'' E.$ og $60^{\circ} 33' 30'' N.$ og $27^{\circ} 47' 28'' E.$ er inddragne.

1572. Finland. Finske Bugt. Björkö Sund. Pitkoniemi. Baake forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2056. Berlin 1914.)

Pitkoniemi Baake har faaet 2 røde, vandrette Striber paa den hvide Side, der vender mod S. c. $60^{\circ} 16' N.$ $28^{\circ} 43' E.$

1573. Rusland. Finske Bugt. St. Petersborg og Kronstadt. Havne spærret.

Ifølge Meddelelse til *Marineministeriet* er *St. Petersborg* og *Kronstadt* Havne spærret indtil videre. *Kronstadt*: c. $60^{\circ} 00' N.$ $29^{\circ} 40' E.$

1574. Rusland. Libau. Belysning ophørt.

Ifølge Telegram, dateret 31te Juli, fra den *danske* Konsul i *Libau* tændes det høje Fyr, samtlige Molefyr og Lystønden ikke indtil videre. Særlige eller farlige Hindringer findes ikke. *Libau*: $56^{\circ} 31' N.$ $21^{\circ} 00' E.$

1575. Rusland. Fyr slukket.

(„Underrättelser för sjöfarande.“ Nr. 30/844. Stockholm 1914.)

Samtlige *russiske* Fyr ved *Östersøens* Kyst er slukket.

1576. Tyskland. Heringsdorf—Koserow. Maalt Mil. Tønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2050. Berlin 1914.)

Ved to maalte Milestrækninger er i 7 m Vand udlagt følgende røde Spidstønder med en hvid, lodret Stribe: 1) Nr. 2 paa $54^{\circ} 00' 31'' N.$ $14^{\circ} 06' 30'' E.$ 2) Nr. 3 paa $54^{\circ} 01' 12'' N.$ $14^{\circ} 05' 18'' E.$ 3) Nr. 4 paa $54^{\circ} 01' 53'' N.$ $14^{\circ} 04' 05'' E.$

$\frac{3}{4}$ Sm paa begge Sider af den maalte Milestrækning og i Retning af Mile-Tønderne er udlagt følgende røde Spidstønder: 4) Nr. 1 paa $54^{\circ} 00' 05'' N.$ $14^{\circ} 07' 17'' E.$ 5) Nr. 5 paa $54^{\circ} 02' 23'' N.$ $14^{\circ} 03' 12'' E.$

Tønderne inddrages under Isforhold.

(Kort Nr. 160.)

1577. Tyskland. Eckernförde Fjord. Mile-Tønder flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2153. Berlin 1914.)

Mile-Tønderne er flyttet ud i dybere Vand og ligger nu som følger: 1) *Langhöft* Tønde paa $54^{\circ} 30' 24'' N.$ $9^{\circ} 59' 45'' E.$ 2) SW.-lige Tønde paa $54^{\circ} 30' 44'' N.$ $10^{\circ} 00' 27'' E.$ 3) Mellemste Tønde paa $54^{\circ} 31' 20'' N.$ $10^{\circ} 01' 47'' E.$ 4) NE.-lige Tønde paa $54^{\circ} 31' 58'' N.$ $10^{\circ} 03' 08'' E.$

Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes $6''$ til Br., svarer de til

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1602. Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Saluga Fyr forandret.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 29/1188. Pola 1914.)
Saluga midlertidige Fyr er ombyttet med et permanent, ubevogtet, hvidt og rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5^s, Blink 2^s, Mørke 3^s. Lyset er rødt i Pejlinger fra 130° til 142°, i øvrigt hvidt. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10½ Sm. Rødt Taarn i 8 m Vand. c. 44° 55,2' N. 13° 46,8' E.
(Se „Efterretninger fra Søfarende“ Nr. 51/3452. København 1913.)
- 1603. Grækenland. Korinth Kanal. Passage indskrænket.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1189. London 1914.)
Paa Grund af Jordskred er det indtil videre forbudt at passere Kanalen fra Kl. 6 Em. til Kl. 6 Fm. I den øvrige Tid af Døgnet er Passage tilladt som sædvanlig. N.-lige Indløb: 37° 57¼' N. 22° 57' E.
- 1604. Tyrkiet. Dardanellerne. Tschanak. Kodja (Rhodios). Tønde udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2103. Berlin 1914.)
En rød Tønde er udlagt ved Banken udfor *Kodja (Rhodios)* Munding, tæt S. for *Tschanak* paa E.-Siden af *Dardanellerne*, c. 0,25 Sm fra Land. c. 40° 08¾' N. 26° 24' E.
- 1605. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Mariupol. Kalmius. Sandfanger bygget. Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2104. Berlin 1914.)
Paa Hovedet af en c. 1280 m lang Sandfanger, som er bygget paa E.-Siden af Farvandet, der fører til Mundingen af *Kalmius*, er tændt et grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn c. hver 6^s. Flammens Højde: 7 m. 47° 04' 20" N. 37° 35' 06" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1570. København 1913.)
- 1606. Marokko. Ceuta W. Skær.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/2013. Berlin 1914.)
Dampren *Siegenia* er sunket ved *Susanna* Skær W. for *Ceuta*. Dampren, som havde et Dybgaende af 6,7 m, var stødt paa et Skær, som efter Kaptejnens Angivelse ligger mindst 1 Sm N. for *Punta Blanca*. Masterne er over Vandet. *Susanna* Skær: c. 35° 55' N. 5° 22' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1129. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

- 1607. Tyskland. Hamborg. Deutsche Seewarte. Udvidet Tjeneste for Is- og Vrag-Meldinger.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/2042. Berlin 1914.)
Udgaende Skibe kan forinden Afgangen hos *Deutsche Seewarte* indhente skriftlige, telegrafiske eller telefoniske Oplysninger om Is og Vrag, navnlig Meddelelser fra Is-Patrouilleskibene i det N.-lige *Atlantehav*.
Særlig vigtige Meddelelser kan vestgaende Skibe, naar det ønskes, faas eftersendt fra *Deutsche Seewarte* over *Norddeich* Radiostation. Til saadanne Meddelelser benyttes den internationalt vedtagne Nøgle. Skibe, som vil give *Deutsche Seewarte* Meddelelser om Is og Vrag, skal ogsaa benytte denne Nøgle. Ved Meddelelser, der gælder E.-Lgd. (*Nord-* og *Østersøen*), skal Ordet „Ost“ tilføjes efter det sidste Ciffer i 2den Gruppe.
Indhold af radiotelegrafiske Is- og Vragmeddelelser:
a) Navnet paa Skibet, som afgiver Meddelelsen;
b) Ordet „Ice“;
c) To Talgrupper paa 5 Ciffer hver (ddTIp og ppp'p'p').
N a a l e.

T betyder *Greenwich* Middeltid, den angives ved Cifrene 1—8, paa følgende Maade:

1	svarer til Tiden fra	1 Fm.—	4 Fm.
2	—	4 —	7 —
3	—	7 —	10 —
4	—	10 —	1 Em.
5	—	1 Em.—	4 —
6	—	4 —	7 —
7	—	7 —	10 —
8	—	10 —	1 Fm.

I betyder Is eller Vrag, angives ved Cifrene 0—9, paa følgende Maade:

0 = Ingen Is.

1 = Enkelt Isfjeld. Stor drivende Ismasse.

2 = Flere Isfjelde.

3 = Talrige Isfjelde.

4 = Isskodser. En tæt Masse frosset Havvand i Form af et lille Isfjeld.

5 = Ismarker. Uoverskuelige Isflader, der dog tillader Gennemsejling.

6 = Pak-Is. Rester af Isfjelde og Ismarker, blandet ind imellem hinanden.

7 = Fast-Is. Landfast Is.

8 = Vrag.

9 = (Disponibel).

p betyder Tierne af Bredden (i Grader), hvor Is er observeret.

2den Gruppe ppp'p'p'.

pp betyder Enere og Tiendedele af Bredden (i Grader), hvor Is er observeret.

p'p'p' betyder Lgd. (angivet paa Tiendedel af Grader), hvor Is er observeret.

E k s e m p l e r :

15454. 57461.

15454 betyder: 15 = den 15de ds.; 4 = mellem Kl. 10 Fm. og 1 Em.; 5 = Ismarker; 4 = 40° N. 57461 betyder: 57 = 5°,7 N.; 461 = 46°,1 W.

12285 45076 Ost betyder: Den 12te ds. mellem 4 og 7 Fm. Grw. Middeltid. Vrag paa 54°,5 N. 07°,6 E.

Deutsche Seewarte: c. 53° 32¾' N. 9° 58½' E.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

N	2843	North America, east coast. — Chesapeake bay entrance.
R	3274	China, Yang tse kiang. — Tung ting lake and Siang kiang.
R	3165	Ireland, west coast. — Harbours in Bantry bay.
R	1459	China, south-east coast. — Hongkong harbour.
R	2492	North America, east coast. — Bay of Fundy to Block island.
†	1115	China, Yang tse kiang. — Yo chau fu to Kwei chau fu.
†	2430	North America, west coast. — Queen Charlotte islands.
†	2843 a	North America, east coast. — Chesapeake bay, Sheet I.

Frankrig:

R	3032	D'Ouessant à la Loire.
R	3033	De Lorient à la Gironde.
R	4315	De Tunis à Sfax.
R	5381	D'Ouessant au cap Finisterre.
R	5400	La Manche.

Holland:

R	212	Zuiderzee. 1 : 100 000.
---	-----	-------------------------

Tyskland:

N	617	Atlantischer Ozean, Westküste von Spanien: Cabo Toriñana bis zur Muros-Bucht. 1 : 42 000.
---	-----	---

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske*
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder
er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

II. Sundet, Store-Bælt og Lille-Bælt.

1608. Spærring af den gennemgaaende Trafik paa dansk Søterritorium i Sundet, Store-Bælt og Lille-Bælt.

Der vil ved Udlægning af Miner blive spærrøt for den gennemgaaende Trafik
paa dansk Søterritorium i *Sundet, Store-Bælt* og *Lille-Bælt*. Fyrene vil ikke blive
tændte og Sømærkerne vil blive inddragne.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dydter er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1564. Danmark. Forsigtighed tilraades ved Besejlingen af *danske* Kystfarvande.

1. Ved Manøvrer, regelmæssige Øvelser eller af andre Aarsager kan det blive nødvendigt helt at forbyde Skibe Adgangen til eller Afgangen fra *Københavns* Red og visse indre *danske* Farvande, eller at gøre denne Besejling afhængig af særlige Betingelser.

2. I saadanne Tilfælde vises et Varsels-Signal fra iøjnefaldende Steder. Varsels-Signalet er: om Dagen 3 røde Kugler — om Natten 3 røde Lys —, viste lodret over hverandre.

3. Det samme Varsels-Signal vises af Vagtskibe, som eventuelt tillige vil føre Lodskeningsflag.

4. Alle Skibe, som ønsker Adgang til, eller ønsker at forlade *dansk* Soterritorium, skal — naar de observerer Varsels-Signalet — afgive Signal for Lods og afvente Vagt- eller Lodsskibets Ankomst.

Skibe, der ønsker Adgang til *Københavns* Red eller Havn, skal — naar de, anløbende Nord fra, observerer Advarsels-Signalet, — anløbe Pladsen c. „1 Sømil retvisende Øst for Lystønden *Taarbæk-Rev*“, c. $55^{\circ} 47',_{11}$ N. $12^{\circ} 41',_{4}$ E. og, — naar de, anløbende Syd fra, observerer Advarsels-Signalet, — anløbe Pladsen c. „ $\frac{1}{2}$ Sømil retvisende Syd for *Drogden* Fyrskib, c. $55^{\circ} 32',_{5}$ N. $12^{\circ} 43',_{0}$ E. — paa hvilke Pladser de skal afvente Lodsens Ankomst samt det *danske* Orlogs-Vagtskibs nærmere Anvisning for Sejladsen.

Udgaaende Skibe skal forholde sig efter Lodsens nærmere Anvisning.

Gives Advarsels-Signal om Natten, tilraades det at ankre udenfor *dansk* Soterritorium eller at blive i Havnen.

5. Det i Punkt 1. og 4. omhandlede Del af det *danske* Soterritorium, som benævnes „*Københavns* Red“, begrænses mod Nord af en Linie fra *Taarbæk* Baadehavn til Lys- og Klokketønden paa *Taarbæk-Rev* og herfra til Lystønden *Saltholm-Flak-NE.*, mod Øst af en Linie fra sidstnævnte Lystønde til *Saltholm* nordligste Pynt og herfra af *Saltholm* Vestkyst indtil *Saltholm* sydligste Pynt, mod Syd af en Linie fra sidstnævnte Pynt til *Drogden* Fyrskib, herfra til Sømærket *Aflandshage* (rød 2, Kost) og fra dette til *Sjællands* Kyst i Retning fra sidstnævnte Sømærke mod *Vallensbæk* Kirke paa *Sjælland*.

6. Den i Punkt 4. omhandlede Lodsning vil blive udført uden Bekostning for Skibene.

Om nødvendigt vil der, ligeledes uden Bekostning for Skibene, blive stillet Bugserbåde til Disposition.

er spærrede, og om der er truffet særlige Bestemmelser for Besejlingen af bestemte danske Farvande.

8. Udgaende Skibe vil eventuelt kunne faa de fornødne Oplysninger, — inden dansk Havn forlades.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1565. Danmark. Sundet. København. Miner udlagt.

1. Der er udlagt Søminer i Adgangene til *Kongedybet*, *Holländerdybet* og *Drogden*. Gennemsejlingstrafikken henvises midlertidig til *Flinterenden*.

2. Al Sejlads til og fra *Københavns Red* eller Havn uden Lods er midlertidig forbudt. Skibe, der ønsker Adgang til *Københavns Red* eller Havn, skal give Signal for Lods og anløbe Pladsen „1 Sm E. for Lystønden *Taarbæk-Rev*“, c. $55^{\circ} 47'_{,1}$ N. $12^{\circ} 41'_{,4}$ E., hvor de skal afvente Lodsens Ankomst og det danske Orlogs-Vagtskibs nærmere Anvisning for Sejladsen.

Udgaende Skibe skal forholde sig efter Lodsens nærmere Anvisning.

3. Den i Punkterne 1. og 2. omhandlede Del af det danske Søterritorium begrænses mod Nord af en Linie fra *Taarbæk Baadhavn* til Lys- og Klokketønden paa *Taarbæk-Rev* og herfra til Lystønden *Saltholm-Flak NE.*, mod Øst af en Linie fra sidstnævnte Lystønde til *Saltholm* nordligste Pynt og herfra af *Saltholm* Vestkyst indtil *Saltholm* sydligste Pynt, mod Syd af en Linie fra sidstnævnte Pynt til *Drogden Fyrskib*, herfra til Sømærket *Aflandshage* (rød 2-Kost) og fra dette til *Sjællands Kyst* i Retning fra sidstnævnte Sømærke mod *Vallensbæk Kirke* paa *Sjælland*.

4. Den i Punkt 2. omhandlede Lodsning vil blive udført uden Bekostning for Skibene.

Om nødvendigt vil der, ligeledes uden Bekostning for Skibene, blive stillet Bøgsersbaade til Disposition.

5. Der vil efter Omstændighederne fra danske Vagtskibe blive vist et Advarsels-Signal som Tegn paa det spærrede Farvands Nærhed. Signalet bestaar om Dagen af tre røde Balloner — om Natten af tre røde Lys — viste lodret over hverandre.

6. Skibe, der søger at unddrage sig disse Bestemmelser, vil blive stoppede og eventuelt anholdte af de i Farvandet stationerede danske Orlogsfartøjer.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1566. Danmark. Graadyb. Afmærkning inddraget. Fyrbelysning slukket.

Adgangen til *Graadyb* og *Esbjerg* kun tilladt om Dagen. Afmærkningen og Lystønderne i *Graadyb* inddragne. Indsejlingsfyrene slukkede. Besejlingen kun mulig ved Hjælp af Lods. Skibe til *Graadyb* og *Esbjerg* skal afvente Lods udenfor Barren.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1567. Agtpaagivenhed tilraados ved Besejlingen af de jyske Fjorde og Havne.

Det kan ikke forventes, at Afmærkningen i de jyske Fjorde er paa Plads, ligesom Ledefyr kan være slukkede. Saafremt Sejllobene er spærrede for Sejlads, eventuelt ved udlagte Miner, vil Skibene faa Underretning derom fra den nærmeste Lodstation.

1598. Frankrig. Barfleur. Skær.

(^oAvis aux Navigateurs" Nr. 315/1813 og 1814. Paris 1914.)

1. Et Skær med 3,5 m Vand ligger 1090 m 87³/₄° (misv. E. t. S. 1/8 S.) fra *Barfleur-Gatteville* Fyr.
2. Et Skær med 9,5 m Vand ligger 1585 m 70° (misv. E. 3/8 N.) fra samme Fyr.
3. Et Skær med 5,4 m Vand ligger 1235 m 72° (misv. E. 1/4 N.) fra samme Fyr.
4. Et Skær med 7 m Vand ligger 1058 m 76³/₄° (misv. E. 1/4 S.) fra samme Fyr.
5. Et Skær med 8,2 m Vand ligger 2200 m 116° (misv. SE. 1/4 E.) fra samme Fyr.
6. Et Skær med 8,4 m Vand ligger 2210 m 131¹/₄° (misv. SE. t. S.) fra samme Fyr.
7. Et Skær med 3,7 m Vand ligger 1795 m 130¹/₂° (misv. SE. t. S.) fra samme Fyr.
8. Et Skær med 6,7 m Vand ligger 1550 m 126¹/₂° (misv. SE. 5/8 S.) fra samme Fyr.
9. Et Skær med 4,1 m Vand ligger 970 m 110¹/₂° (misv. SE. 3/4 E.) fra samme Fyr.
10. Et Skær med 4,5 m Vand ligger 1135 m 102¹/₂° (misv. SE. t. E. 1/2 E.) fra samme Fyr.
11. Et Skær med 3,7 m Vand ligger 1057 m 99¹/₂° (misv. SE. t. E. 3/4 E.) fra samme Fyr.
12. Et Skær med 7,7 m Vand ligger 1660 m 88³/₄° (misv. E. t. S. 1/4 S.) fra samme Fyr.

Barfleur-Gatteville Fyr: 49° 51' 50" N. 1° 15' 56" W.

1599. Island W.-Kyst. Great Skellig Island. Taagesignal midlertidig ophørt.

(^oNotice to Mariners" Nr. 1194. London 1914.)

Taagesignalet fra *Great Skellig Island* gives indtil videre ikke. 51° 46¹/₄' N. 10° 33' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1427. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1600. Afrika. Kamerun. Kamerun Floden. Duala. Uddybning og Afmærkning.

(^oNachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2108. Berlin 1914.)

Uddybningsarbejderne paa Barren ud for *Duala* er nu saa vidt fremskredne, at alle Skibe, som kan besjæle Floden indtil Barren, kan passere denne ved enhver Vandstand og gaa videre indtil Byen. Kursen gennem den gravede Rende er 63° (misv. E. t. N. 1/4 N.).

Renden er paa Styrbords Side afmærket med følgende røde Spirtønder uden Topbetegnelse: 1) Tønde *F* paa 4° 02' 00" N. 9° 39' 24" E. 2) Tønde *G* paa 4° 02' 10" N. 9° 39' 42" E.

Renden er paa Bagbords Side afmærket med følgende sorte Spidstønder: 3) Tønde *Nr. 5* paa 4° 02' 02" N. 9° 39' 23" E. 4) Tønde *Nr. 6* paa 4° 02' 11" N. 9° 39' 40" E. 5) Tønde *Nr. 7* paa 4° 02' 17" N. 9° 39' 51" E.

De tidligere Barre-Tønder *F* og *5* er inddragne. De sorte Spidstønder 6 og 7 i *Duala* Havn har nu *Nr. 8* og *9*. Uddybningsarbejderne fortsættes, og derfor ligger der ved den gravede Rende flere forskellige Bojer, som ikke kan forveksles med Farvandsafmærkningen paa Grund af deres Udseende.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1784. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1601. Brasilien. Itajahy. Cabecudas Pynt N. Skær.

(^oNachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/2116. Berlin 1914.)

Damperen *Santa Theresa* har med 5 m Dybgaende stødt mod et Skær, som ligger i 9 m Vand c. 1/2 Sm 353° (misv. N. 1/4 W.) fra Fyret paa *Cabeçudas* Pynt. Skæret har en ringe Udstrækning.

Damperen *Orión*, som laa til Ankers, har med 3,7 m Dybgaende i høj Sø stødt mod *Cabeçudas* Skæret. Stødet vil blive nærmere undersøgt (*Cabeçudas*

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1578. Danmark. Sundet. København. Middølgrunds-Fort NE. Somincøvelsesplads afmærkes.

Fra 20de Oktober til 4de November 1914 udlægges Søminer til Ovelse i *Sundet* NE. for *Middølgrunds-Fort*.

Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, afmærkes saaledes:

- 1) Det NW-lige Hjørne med en hvid Lystønde, der viser rødt Lys med Enformørkelser hver 7¹/₂ s., Lys 5 s., Mørke 2¹/₂ s. Tønden ligger c. 3500 m 44° (misv. NE. 3/4 E.) fra *Middølgrunds-Fort* Fyr.
 - 2) Det SW-lige Hjørne med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5 s., Lyn 1¹/₂ s., Mørke 4¹/₂ s. Tønden ligger c. 3100 m 77° (misv. E. 3/8 N.) fra samme Fyr.
 - 3) Det SE-lige Hjørne med en grøn Spidstønde, der ligger c. 4100 m 71° (misv. E. 7/8 N.) fra samme Fyr.
 - 4) Det NE-lige Hjørne med en grøn Spidstønde, der ligger c. 4600 m 46° (misv. NE. 7/8 E.) fra samme Fyr.
- Øvelsespladsens N.- og S.-Side afmærkes desuden hver med 1 og E.- og W.-Siden hver med 2 Vagere med grøn Stage og grønt Flag.
- Mellem *Middølgrunds-Fort* og den afmærkede Øvelsesplads udlægges Minekabler. Det er forbudt at ankre i Farvandet mellem Øvelsespladsen og *Middølgrunds-Fort*.
- Middølgrunds-Fort* Fyr: 55° 43' 14" N. 12° 40' 13" E..

1579. Danmark. Sundet. Kalleboor. Søværke ødelagt.

Den røde Stage med Kost paa W.-Siden af *Sorte-Rende* paa 55° 36' (27") N. 12° 30' (36") E. er ødelagt, men bliver snarest genudsat.

1580. Sverrig. Sundet. Landskrona. Pihaken. Lystønde udlægges.

(^oUnderrättelser för sjöfarande“ Nr. 29/797. Stockholm 1914.)

N. for *Pihaken* skal udlægges en sort Lystønde, der viser hvidt To-Lyn hver 4 s., 55° 52' 42" N. 12° 47' 20" E.

(Kort Nr. 156, 160, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 284.)

1581. Sverrig. Sundet. Landskrona. Fyr forandret.

(^oUnderrättelser för sjöfarande“ Nr. 30/821. Stockholm 1914.)

Det bagreste af Indsejlingsfyrene ved *Landskrona* er nu forandret saaledes, at Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 29° til 114°;

2. rødt i — — 114° - 123°;

I øvrigt uforandret. 55° 52' 00" N. 12° 49' 40" E.

(Kort Nr. 156, 210, 211 og 248. Danske Lods Side 284.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/361. København 1914.)

1582. Danmark. Smaalands-Farvandet. Møen. Stage. Retielse til „E. f. S.“ Nr. 9/305.

I det hvide, røde og grønne, faste Fyr, som er tændt paa den W.-lige Havneplads, er Lyset:

1. grønt i Pejlinger fra 129³/₄° til 138¹/₂°;

2. hvidt i — — 138¹/₂° - 145°;

3. rødt i — — 145° - 154°;

og ikke som tidligere angivet. 54° 58' (57") N. 12° 17' (04") E.

(Kort Nr. 139, 157 og 257. Danske Lods Side 576. Havne-Lods Side 155. Fyr-Fort. Nr. 539 A.)

1583. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bandholm N. Hølkænder-Grund SW. Søværker udlagt.

Ved et Løb for mindre Fartøjer SW. om *Hølkænder-Grund* er udsat Prikker paa følgende Støder:

Paa SE.-Siden af Løbet, 2 Risprikker paa 54° 51' (18") N. 11° 29' (28") E. og 54° 51' (10") N. 11° 29' (32") E.

Paa NW.-Siden af Løbet, 2 Halmprikker paa 54° 51' (16") N. 11° 29' (33") E. og 54° 51' (00") N. 11° 30' (37") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1584. Sverrig. Kattegat. Fyrbølsyning upaalidelig.**
Ifølge Meddelelse fra Lodskapshavnen i *Malmö* maas Fyrbølsyningen paa *Sverrigs* W.-Kyst ved *Kattegat* betragtes som meget upaalidelig. *Kullen* Fyr er dog atter tændt.
- 1585. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Böttö. Fyr og Taagesignal forandres.**
 („Underrættelser för sjöfarande“ Nr. 29/795 og 796; Stockholm 1914.)
I Løbet af 1914 skal der foretages følgende Forandringer ved *Böttö* Fyr.
A. Fyret skal forandres saaledes, at det viser:
1. hvidt Lys med To-Fornørkelsér i Pejlinger fra 1^o til 21^o;
2. hvidt Lys med En-Fornørkelse hver 13 s. i Pejlinger fra 21^o til 40^o;
3. hvidt Lys med En-Fornørkelse (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejlinger fra 40^o til 61^o;
4. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 61^o til 1^o (Lysét er uforstærket fra 135^o til 225^o).
Fyrbølsyningen skal males hvid paa S.-Siden og paa W.-Siden.
B. Taagesignalet skal forandres til at gives med *Ljyllis* Taagesignalaapparat. Det skal give To-Stød hver 1 m., Stød 5 s., Pause 5 s., Stød 5 s., Pause 45 s., Kommer Apparatet i Orden, vil det blive givet Signalet med Klokke, To-Slag hver 2 m.
57^o 39' 02" N. 11^o 43' 18" E.
(Kort Nr. 211 og 246; Danske Lods Side 245.)
- 1586. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Høiyanden: Paa *Haarenen* 4 m., i *Grasholm-Løb* 2,9 m., i *Søllandsholm-Løb* 1,6 m. i *Svanholm-Løb* 1,8 m., Der er saaledes for Tiden 2,9 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.
Thyborøn-Kanal: 56^o 43' N. 8^o 13' E.
- 1587. Sverrig. Skagerrak. Svartskår. Fyr forandret.**
 („Underrættelser för sjöfarande“ Nr. 30/827; Stockholm 1914.)
Svartskår Fyr er atter tændt og forandret til at vise Et-Lyn hver 3 s., Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 10 Sm for hvidt Lys, 6 Sm for rødt Lys og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt 6 m højt Taarn. I øvrigt uforandret. 58^o 33' 01" N. 11^o 13' 22" E.
(Kort Nr. 236.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1189. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1588. Norge. Risvikneset. Fyr forandret.**
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 13; Kristiania 1914.)
Naar *Risvikneset* Fyr atter tændes den 15de August, d. A. er det forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Fornørkelser. Lysét er:
1. grønt i Pejlinger fra 119^o til 119^o, fri N. om *Stekkebaugværningen*;
2. hvidt i — 119^o — 137^o, fri S. om *Vandfjordenærvingen*;
3. rødt i — 137^o — 310^o, fri S. om *Skoldoren*;
4. hvidt i — 310^o — 319^o, fri E. om *Høgsklæ*;
5. grønt i — 319^o — 326^o.
Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 70^o 57' 55" N. 25^o 26' 00" E.
- 1589. Norge. Melbo. Fyr tændes.**
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 13; Kristiania 1914.)
Den 15de August 1914 tændes paa *Melbo* Mølleoveret et hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 2 s., Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 4 Sm. Brændetid: 15de August—30de April. 68^o 29' 50" N. 14^o 48' 35" E.
- 1590. Nordsoen. Rode-Klif Sand. Vrag borttaget.**
 („Nachtichten für Seefahrer“ Nr. 31/2070. Berlin 1914.)
Vraget af Skonnerten *Asta* er borttaget, og Ahnærkningen inddrages uden nærmere Bekendtgørelse. c. 55^o 10', a N. 8^o 10', o E.

- 1591. Tyskland. Elbon. Glückstadt. Vrag borttagne.**

(„Nachtichten für Seefahrer“ Nr. 31/2075. Berlin 1914.)
Vragene af Damperne *Dollart* og *Werner*, som var sunkne ud for *Stör*, er borttagne. c. 53^o 49¼' N. 9^o 22¼' E.

- 1592. Tyskland. Elbon. Schwarzkonnensand. Tonde inddraget.**

(„Nachtichten für Seefahrer“ Nr. 31/2074. Berlin 1914.)
Den røde Spirtønde *J I* er inddraget. 53^o 42', 7 N. 9^o 29', 4 E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2898. København 1912.)

- 1593. Holland. Schelde. Strijenhavn. Fyr forandret.**

(„Nachtichten für Seefahrer“ Nr. 31/2078. Berlin 1914.)

- Strijenhavn* Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Fornørkelser. Lysét er:

1. hvidt opad Floden indtil N.E.-Kanten af Grundlen *Vogelaar*;
 2. rødt derfra over *Vogelaar* indtil Pejling 315^o;
 3. hvidt i Pejlinger fra 315^o gennem 0^o til 39½^o;
 4. grønt fra Pejling 39½^o indtil rød Spidstønde 13 med Ballon;
 5. hvidt derfra indtil 60 m E. for sort Stumtønde 15;
 6. rødt derfra over den overflydte *Prinsenspolder* nedad Floden.
- I øvrigt uforandret. 51^o 31', 5 N. 4^o 08', 5 E.

- 1594. Holland. Zeegat van Texel. Buitengronden. Noorder-Haaks. Oplysning om Lys- og Flojtønde.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 177/1648. 's-Gravenhage 1914.)
Noorder-Haaks Lys- og Flojtønde viser hvidt Lys med En-Fornørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s., 53^o 00' 16" N. 4^o 35' 38" E.
(Kort Nr. 180.)

- 1595. England. Themsen og Medway. Undersøgesankterplads.**

(„Nachtichten für Seefahrer“ Nr. 31/2081. Berlin 1914.)
1. Undersøgesankterpladsen for *Themsen* er i *Lower Hoop Reach*. c. 51^o 28½' N. 0^o 27½' E.

2. Undersøgesankterpladsen paa c. 51^o 28½' N. 0^o 49' E. er for *Medway*.

- 1596. England. Southwold. Vrag borttaget.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1190. London 1914.)

Vraget af Fartøjet *Precurssor*, der var sunket 5,3 Sm 143^o (misv. SSE.) fra *Southwold* Fyr, er borttaget, og Ahnærkningen inddraget. 52^o 15¼' N. 1^o 46¼' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1487. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1597. Frankrig. Saïre, Drangnot og Tatihou. Skær.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 315/1815. Paris 1914.)

1. *Raidans des Evronnelles* lægste Skær har kun 3,5 m Vand og ligger 1520 m 38¼^o (misv. N.E. ¾ E.) fra *Drangnot* lille Taarn.

2. Et Skær med 4 m Vand ligger 765 m 127½^o (misv. S.E. ¾ S.) fra samme Taarn.

3. Et Skær med 8,6 m Vand ligger 1397 m 76½^o (misv. E. ¼ S.) fra samme Taarn.

4. Et Skær med 9,2 m Vand ligger 2360 m 98¼^o (misv. S.E. t. E. 7/8 E.) fra *Réville* Fyr.

5. Et Skær med 6,6 m Vand ligger 1862 m 96^o (misv. E. t. S. 7/8 S.) fra samme Fyr.

6. Et Skær med 5,8 m Vand ligger 1495 m 113¼^o (misv. S.E. 1/2 E.) fra samme Fyr.

7. Et Skær med 6,4 m Vand ligger 1605 m 117^o (misv. S.E. ¼ E.) fra samme Fyr.

8. Et Skær med 6,2 m Vand ligger 1540 m 101½^o (misv. S.E. t. E. 5/8 E.) fra *Tatihou* Taarn.

har ikke i et og all kunnet være enig med ham, men han har paa mange Maader været en Hjælpestang for os. Han har til Trods for det store Arbejde, som hviler paa ham, ikke trukket sig tilbage, men har tværtimod arbejdet med Energi. Vi er glade ved den Hjælp, vi har faaet fra Dampskibsredernes Side.

Den ærede Dirigent talte om Bekostningen af Driften af det Skoleskib, som Direktør Host har omtalt i Fællesrepræsentationen. Jeg — og jeg tror ogsaa mine Kolleger — har opfattet det saaledes, at det var et Skib, Det forenede Dampskibsselskab selv vilde indrette for at udgaa sine Navigatorer derpaa. Derfor er det ikke faldet mig ind at spørge om Bekostningen, for hvis Selskabet vil lave et saadant Skib for sin egen Regning, synes jeg ikke, vi har Ret til at blande os i, hvad det koster; det maa blive Selskabets Sag.

Der kunde være flere Ting, jeg kunde have Lyst til at komme ind paa, men jeg skal, da Tiden er saa fremrykket, foreløbig i alt Fald undlade det.

(Fortsættes.)

Kongelig Anordning

angaaende

visse Bestemmelser med Hensyn til Danmarks Neutralitet i Tilfælde af Krig imellem fremmede Magter.

(Udstedt den 20. December 1912.)

§ 1.

1. Der tilstaa de krigsførende Magters Krigsskibe fri Adgang til de danske Havne og Rede saavel som til det øvrige danske Soterritorium med nedennævnte Indskrænkninger, Forbehold og under følgende Betingelser:

a. Der forbydes de krigsførende Magters Krigsskibe Adgang til Kjøbenhavns Havn og Rede.

b. Ligeledes forbydes der de nævnte Skibe Adgang til indre Farvande, hvortil Adgangen er spærret ved undersøiske Miner eller ved andre Forsvarsmidler.

c. Det forbeholdes at forbyde de krigsførende Parter, under samme Betingelser for begge, Adgangen til andre danske Havne og Rede saavel som til andre begrænsede Dele af de indre Farvande under særlige Omstændigheder og for at hævde Rigets suveræne Rettigheder og at opretholde dets Neutralitet.

Ved i n d r e d a n s k F a r v a n d forstås foruden Havne, Havneindløb, Rede og Bugter, Soterritoriet mellem og indenfor Øer, Holme og Rev (Stenroser), som ikke til Stadighed er overskyllede af Søen.

I den Del af det danske Soterritorium i Kattegat, Smødet, Store Belt og Lille Belt, der falder ind under de naturlige Trafikveje mellem Nordsøen og Østersøen, kan kun Havne og Havneindløb henregnes til indre danske Farvande.

d. Det forbeholdes ligeledes at forbyde et de krigsførende Magter tilhørende Krigsskib, der har forsømt at rette sig efter de af de kompetente danske Myndigheder givne Ordre eller Forskrifter eller har krænket Danmarks Neutralitet, Adgang til danske Havne og Rede.

2. a. De krigsførende Magters Krigsskibe er pligtige at respektere Danmarks suveræne Rettigheder og at afholde sig fra enhver Handling, der vilde være i Strid med dets Neutralitet.

b. Alle fjendtlige Handlinger, derunder indbefattet Oprindelse og Udøvelse af Visitationsret, forsaavidt angaar saavel neutralt Skibe som Skibe under fjendtligt Flag, er strengt forbudte.

Bliver et Skib opbragt paa dansk Soterritorium, vil Prisen samt dens Officerer, Mandskab og Ladning være at frigive.

3. De krigsførende Magters Krigsskibes og Prisers blotte Passage over det danske Soterritorium er kun tilladt i det Omfang, i hvilket Adgangen til Soterritoriet er dem tilstaaet, jfr. Nr. 1 ovenfor.

4. a. Det er forbudt de krigsførende Magters Krigsskibe at forblive i dansk Havn eller paa dansk Red eller iøvrigt paa dansk Soterritorium længere end 24 Timer undtagen paa Grund af Havarier eller Havets Tilstand eller som Folge af de nedenfor under c. og d. angivne Regler. I disse Tilfælde skal de sejle bort, saa snart som Aarsagen til Forsinkelsen er ophørt. Reglerne om Opholdets Begrænsning komme ikke til Anvendelse paa Krigsskibe, der udelukkende have religiøse, videnskabelige eller filantropiske Opgaver, ej heller paa militære Hospitalsskibe.

b. Mere end 3 Krigsskibe tilhørende en af de krigsførende Magter maa ikke samtidig opholde sig i samme danske Havn eller paa samme danske Red.

c. Opholde Krigsskibe fra begge de krigsførende Parter sig samtidig i en dansk Havn eller paa en dansk Red, skal der forløbe mindst 24 Timer mellem Afsejlingen af den ene og den anden krigsførendes Skibe; den Orden, i hvilken de afsejle, skal rette sig efter den Orden, i hvilken de ere ankomne, med mindre det først ankomne Skib befinder sig i et Tilfælde, hvor Forlængelse af den lovlige Op-

holdsfrist kan indrommes.

d. Et krigsførende Krigsskib maa ikke forlade dansk Havn eller Red inden 24 Timer efter Afsejlingen af et Handelsskib forønde Modstanderens Flag. Eventuelt skulle de stedlige Myndigheder søge at ordne Handelsskibenes Afsejling saaledes, at det ikke bliver nødvendigt at forlænge Orlogsskibets lovlige Opholdsfrist.

5. a. I dansk Havn eller paa dansk Red maa de krigsførende Magters Krigsskibe kun udbedre deres Skader i saadant Omfang, som det er uomgængelig nødvendigt for Sejladsens Sikkerhed, og de kan ikke paa nogenensomhelst Maade forøge deres militære Styrke. De danske Myndigheder fastsætter Arten af de Reparationer, som maa foretages hurtigst muligt.

b. Det forbydes de krigsførende Magters Krigsskibe at benytte danske Havne, Rede eller det danske Soterritorium til Fornyelse eller Forøgelse af deres militære Forraad eller Udrustning eller til Komplettering af deres Besætninger.

c. De krigsførende Magters Krigsskibe maa i dansk Havn eller paa dansk Red kun indtage saa meget Proviant, som udkræves til Komplettering af deres normale Forraad i Fredstid.

d. De krigsførende Magters Krigsskibe maa i dansk Havn eller paa dansk Red kun tage saa meget Brændsel ombord, som er nødvendigt til Efterfyldning af deres egentlige Kulkasser og Olietanke. Naar de har indtaget Brændsel i dansk Havn eller paa dansk Red, maa de først 3 Maaneder efter paany indtage Brændsel i nogen dansk Havn eller paa nogen dansk Red.

6. a. De krigsførende Magters Krigsskibe skal anvende de statsautoriserede Lodser ved Indsejlingen til og Udsejlingen fra danske Havne og Rede, men det er dem iøvrigt forment at anvende de danske statsautoriserede Lodser undtagen i Tilfælde af Nød for at udgaa en overhængende Sofare.

b. De danske Sundheds-, Lødnings-, Told-, Havne- og Politiforskrifter skal iagttages og overholdes af de krigsførendes Orlogsskibe.

§ 2.

Kaperskibe tilstedes ikke Adgang til dansk Havn, Red eller iøvrigt til dansk Soterritorium.

§ 3.

1. En Prise maa kun indbringes i dansk Havn eller paa dansk Red paa Grund af Usødygtighed, Havets Tilstand eller Mangel paa Brændsel eller paa Forraad. Den skal sejle igen, saa snart den Anledning, der har berettiget den til at anløbe, ikke længere er til Stede.

2. Ingen Priseret maa sættes af de krigsførende paa dansk Soterritorium eller paa et Skib paa dansk Soterritorium. Ingen Prise maa sælges i dansk Havn eller paa dansk Red.

§ 4.

1. De krigsførende maa ikke benytte sig af danske Havne eller dansk Soterritorium som Basis for Søkrigsførelse mod deres Modstandere.

Det er særligt forbudt at anbringe paa dansk Grund eller paa dansk Soterritorium Stationer for traadlos Telegrafering eller der at anbringe et hvilket som helst Apparat, bestemt til at tjene som Middel til Forbindelse med krigsførende Styrker til Lands eller til Søs.

2. Det tillades ikke de krigsførende Magter at have faste Oplag af Brændsel hverken paa dansk Grund eller paa Fartøjer stationerede paa dansk Soterritorium.

3. Det forbydes indenfor dansk Jurisdiktion at udruste eller bevæbne noget Skib bestemt til at krydse eller til at medvirke ved fjendtlige Operationer imod en Magt, med hvilken Riget lover i Fred. Det er ligeledes forbudt ethvert Skib, som er bestemt til at krydse eller til at medvirke ved fjendtlige Operationer, naar det uden for Landets Jurisdiktion helt eller delvis er blevet indrettet til Krigsbrug, at forlade samme.

Lov

om

Lodstvang ved Sejlads til og fra København.

(Stadfæstet den 2. August 1914.)

§ 1.

Naar Forholdene nødvendiggør saadanne Neutralitetsforanstaltninger i Farvandet omkring København, at Skibe ikke uden Lodstvejlning kan færdes i de nævnte Farvande, er den Minister, under hvem Lodsvæsenet henholder, bemyndiget til at paabyde Lodstvang ved Sejlads til og fra København.

§ 2.

Ministeren fastsætter nærmere Bestemmelser for, i hvilken Udstrækning der skal paalægges Skibe Lodstvang, samt hvilke Forholdsregler, der i den Anledning vil være at iagttage.

§ 3.

Tvangslødsningerne udføres uden direkte Udgift for Skibene. For hver udført Lødsning, nord- eller sydgaaende, paa Strækningen mellem Lødsstationsskibet ved Taarnæk Rev og Kronløbs Bolgebry-

dere betaler Statskassen et Beløb af 4 Kr. 50 Ø. efter Sommertakst og 6 Kr. efter Vintertakst, uafhængigt af Skibets Størrelse. I Tiden fra 1. April til 30. September beregnes Beløbene efter Sommertakst, i den øvrige Tid af Aaret efter Vintertakst. For en Lødstur, der falder i begge Tidsrum, anvendes den Takst, som gælder for det Tidspunkt, da Turen begynder.

De Beløb, som Statskassen saaledes skal erlægge, betales maanedlig; de nærmere Bestemmelser herfor fastsættes af Ministeren.

§ 4.

Saa længe denne Lødstvang linder Sted, lodser de 3 Sundlodserier til en fælles Kasse, og det i denne Kasse indkommende Beløb deles imellem de 3 Lodserier i det Forhold, hvori Lodseriernes Bruttoindtægter i det sidst forløbne Kalenderaar har staaet til hinanden. De Lødspenge, der af Helsingørs Lodseri skal indbetales i den fælles Kasse, er for Farvands- og Langlodsningernes Vedkommende dette Lodseris Andel i Lødspengene for disse Lødsninger (jfr. Lødslovens § 41) og for Øresundslodsningernes Vedkommende, de Beløb, som fremkommer, efter at Mellemlødsningen med Vikens Lodseri har fundet Sted.

Med de hvert Lodseri efter Fordelingen tilfaldende Lødspenge forholdes overensstemmende med Lødslovens § 42.

§ 5.

Hvis foranævnte Tvangslødsninger nødvendiggør Ansættelsen af Hjælpeledsere ved Lodserierne, lønnes de med en af Ministeren fastsat Andel af Lødspengene eller et fast maanedligt Honorar.

§ 6.

Driften af det Lødsstationskib, som vil blive udlagt i Anledning af de Foranstaltninger, denne Lov udkræver, er Sundlodserierne uvedkommende.

Fra et saadant Stationskib afgives fornøden Vagt- og Fartøjsbetjening til Lodsernes Aftagning fra og Ombordsætning i Skibene.

§ 7.

Saafernt Udgifterne til Drift af Lodseriernes Damp- og Motorbaade blive større i Forhold til Lødsindtægterne end normalt, kan Ministeren lade Merudgifterne afholde af Statskassen. Nævnte Beløb tilfalder vedkommende Lodseris Jollekasse.

§ 8.

Denne Lov træder straks i Kraft.

Lov

hvorved

det forbydes fra dansk Territorium at understøtte krigsførende Magter.

(Stadfæstet den 2. August 1914.)

§ 1.

Med Fængsel eller under særlig formildende Omstændigheder med Bøde straffes, for saa vidt højere Straf ikke er forskyldt, den, der i Tilfælde af Krig, i hvilken den danske Stat er neutral, indenfor dansk Territorium begaar nogen af de nedenævnte Handlinger:

1) offentlig opfordrer til at indtræde i de krigsførende Magters Krigsmagt til Lands eller til Vands eller til paa anden Maade at yde dem Krigshjælp samt, naar Regeringen har udstedt særligt Forbud derimod, offentlig indbyder til at deltage i Statslaan til nogen af de krigsførende Magter;

2) i det Omfang, hvori Regeringen har udstedt særligt Forbud mod saadanne Handlinger, i nogen som helst Egenskab tager Tjeneste i de krigsførende Magters Hær eller om Bord i deres Regeringsskibe, derunder indbefattet at lodse deres Krigs- eller Transportskibe eller udenfor Tilfælde af Søfare at yde dem Hjælp til Sejladsen;

3) bygger eller ombygger, sælger eller paa anden Maade overdrager, umiddelbart eller middelbart, til nogen af de krigsførende Magter Skibe, som vides eller formodes at være bestemte til Krigsbrug, saavel som paa nogen Maade medvirker til saadanne Skibes Udrustning eller Indretning til Krigsforetagender;

4) understøtter nogen af de krigsførende Magter i deres Krigsforetagender, saasom ved at forsyne deres Krigsskibe med militære Forraad eller Udrustning, ved at forsyne disse med Proviant eller Brændsel udover, hvad der ved kgl. Anordning tilstedes, ved at udbedre saadanne Skibe udover, hvad der maa anses for uomgængelig nødvendigt for Sejladsens Sikkerhed, eller iøvrigt ved at træffe nogen Foranstaltning, der tilsigter at give saadanne Skibe større Styrke eller Bevægelighed til Krig;

5) medvirker til Neutralitetskrænkelser mod den danske Stat fra nogen af de krigsførende Magters Side.

§ 2.

Paa Delagtighed og Forsøg kommer de almindelige gældende strafferetlige Regler til Anvendelse.

Denne Lov træder straks i Kraft.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned,

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykforholdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige Egenes Vedkommende; mellem det høje Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Island er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. August er sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rejser til New-York vel endog en af de gunstigste, idet Taagehyppigheden tillige tager noget af. Østlige Vinde er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd. N. Ø. Passaten naar i August længst mod Nord; allerede ved den portugisiske Kyst træffer man passatagtige Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa 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., altsaa 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 Sydysten 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 Halterras. 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 Aarangaar, da fremgaar det af de indtil den 18. Juli indløbne Ismeldinger, at Isforholdene i Nordatlantehavet har bedret sig betydeligt siden forrige Maaned. Større Mængder af Isbjerger blev nu kun truffet Nord for 47° N. Br. mellem 41° og 50° V. Lgd. New Foundlandsbankerne synes allerede siden Slutningen af Juni at have været næsten isfri, og i hele Gebetet Syd for 45° N. Br. er der siden Midten af Juni ikke rapporteret nogen Is.

I Belle Isle Strædet befandt sig efter Melding fra de kanadiske Kyststationer rigtignok endnu Bjerge og svar Drivis, og et Dampskib kom den 4. Juli c. 150 Sm. Øst for Belle Isle ind i udstrakte Pakismarker, i hvilke der fandtes en hel Del store og smaa Bjerge.

Damperruterne paa N. Atlanterhavet. Dampskibsselskaberne har siden den 8. Juli atter ladet de mellem Evropa og Amerika gaaende Dampere genoptage den forenede sydlige Rute, der jo er gyldig til 31. August.

Fragtmarkedet.

Angaaende de mindre Skibe har Krigsforholdene selvfølgelig lammet al Forretning; kun fra Kjøbenhavn har der været sluttet lidt saavel som fra Kastrup, men Befragtning vil sikkert foreløbig ogsaa stoppe derfra, for Kjøbenhavns Vedkommende fordi Bugsering kun foregaar til dobbelt Takst og maaske maa begrænses betydelig og for Kastrups Vedkommende af Hensyn til Minespærringen. Raterne har kun i ganske enkelte Tilfælde været over Minimaltaksten, og hvad der blev sluttet, var nærmest til danske Havne og enkelte sydsvenske Pladser. Flere tyske Skibe annullerede deres Certepartier, ligesom ogsaa enkelte Befragtere har foretrukket at hæve Afslutninger, ogsaa af danske Skibe.

Fra Sø og Land.

Fano Navigationsskole. Eksamen for 2. Termin dette Aar er nu afsluttet. Der indstilledes 6 Elever til 1ste og 3 til 2den Afdeling, hvilke alle bestod med et særdeles smukt Resultat. Fra Aalborg Skole indstilledes 3 Elever, som alle bestod.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleen foretoges den 30. I. M. en vellykket Prøvetur i Sundet med Motorskibet »Malakka«, Værftets Byggenummer 294.

»Malakka«, der er paa Størrelse med »Siam« og »Annam«, er det sjette i Rækken af store Motorskibe, som Burmeister & Wain allerede har leveret til Det østasiatiske Kompagni og er det første af fire Motor-Sisterskibe, som Kompagniet yderligere har bestilt hos Værftet.

Dimensionerne er: Længde 410', Bredde 55' og Dybde 38' 6". Displacementet er c. 13,000 Tons, d. w. Bæreevnen er 9,000 Tons og Hestekraften 3.100 I. H. K.

»Malakka« er hovedsagelig et Lastskib, men har dog tillige hyggelige og komfortable Passagerbekvemmeligheder for ti første Klasses Passagerer.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Rotterdam 22./7. — Amalionsborg ank. Petersborg 27./7. — Brattingsborg afg. Matanza 2./8. — Borglum ank. Porman 24./7. — Dausborg afg. Marseille 3./8. — Elsborg ank. Pernau 24./7. — Esrom pass. San Catharina 2./8. — Flynderborg ank. Aalborg 28./7. — Frederiksborg pass. Sagres 29./7. — Guldborg pass. Skagen 30./7. — Gurte ank. Stettin 18./7. — Hammershus ank. Las Palma 13./7. — Harrildsborg ank. West Hartlepool 22./7. — Hundborg afg. Porman 30./7. — Jelling afg. Sfax 28./7. — Jomsborg pass. Kjøbenhavn 1./8. — Jungshoved afg. Rio de Janeiro 20./7. — Jægersborg afg. Newcastle 28./7. — Kallundborg afg. Portland 1./8. — Kalo afg. Amsterdam 2./8. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 31./7. — Kronborg afg. Middlesbro 2./8. — Lejre pass. Sagres 27./7. — Marselisborg ank. Aberdeen 31./7. — Næsborg afg. Aalborg 30./7. — Randelsborg ank. Björkö 27./7. — Rosenborg ank. London 28./7. — Silkeborg ank. Malmö 30./7. — Skanderborg ank. Petersborg 28./7. — Skodsborg pass. Gibraltar 30./7. — Spigerborg ank. Hull 28./7. — Stegelborg ank. Newport 21./7. — Stjerneborg pass. Gibraltar 26./7. — Soborg afg. West Hartlepool 31./7. — Taarnborg ank. Newcastle 30./7. — Ulfborg pass. Dungeness 2./8. — Uranionsborg ank. Liverpool 29./7. — Vordingborg ank. Kjøbenhavn 2./8. — Ørkild ank. Danzig 22./7.

Vesterhavet. Fylla, Brinch, pass. Hunstholm 31./7. for Sevilla. — Laura, Thøgersen, pass. Hirtshals 31./7. for Rabat. — Thyra, Lund, ank. Pillau 31./7. — Rigmor, Uldall, ank. Fowey 30./7. — Inger, Skou, ank. Petersborg 30./7. — Johanne, Mikkelsen, ank. Huerva 30./7. — Hebe, Gregersen, afg. Gibraltar 30./7. til Great Yarmouth. — Ellen, Hansen, pass. Gibraltar 27./7. for Göteborg. — Anna, Jessen, pass. Portland 29./7. for Valencia. — Nexos, Basse, afg. Vordingborg 4./8. til Kjøbenhavn. — Nora, Lauritzen, afg. Marseille 2./8. til Oxelösund. — Cito, Toft, ank. Södertelje 2./8. — Olga, Christensen, afg. Barcelona 1./8. til Marseille. — Dagmar, Sørensen, pass. Helsingborg 2./8. for Hudiksvall. — Polly, Mathiasen, ank. Marseille 1./8. — Yrsa, Larsen, afg. Neufahrwasser 1./8. til Kotka. — Gerda, Iversen, pass. Beachy Head 1./8. for Newcastle. — Nerna, Dogn, pass. Hunstholm 1./8. for Palamos. — Valborg, Jepsen, ank. Huerva 29./7. — Stella, Schiff, pass. Gibraltar 28./7. for Horsens. — Marie, Nielsen, pass. Portland 27./7. for Sevilla. — Bodil, Jensen, ank. Marseille 26./7. — Karla, Nielsen, pass. Gibraltar 26./7. for Aarhus. — Nordsoen, Nielsen, ank. Marseille 25./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 2./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Russ, Petersen, afg. Belfast 1./8. til Campbellton. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1./8. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 21./7. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Bristol 2./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Waterford 23./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 1./8. til Plymouth. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Newry 1./8. — Newa, Dahl, ank. Newry 2./8.

Det astasiatiske Kompagni. Castell Pekesch, afg. Colombo 27./7. udg. — Selaudia pass. Suez 27./7. udg. — Arabien afg. Antwerpen 3./8. udg. — Siam pass. Perim 18./7. udg. — Natal pass. St. Vincent 28./7. udg. — Samui afg. St. Thomas 26./7. udg. — Rhodesia afg. Algoa Bay 31./7. udg. — St. Croix ank. London 2./8. udg. — Fionia ank. Kjøbenhavn 12./7. — Jutlandia afg. Penang 3./8. hjemg. — Tranquebar pass. Port Said 3./8. hjemg. — Annam afg. Singapore 1./8. hjemg. — Cathay ank. Rotterdam 3./8. hjemg. — Indien afg. Moji 29./7. hjemg. — Kina ank. Aarhus 31./7. hjemg. — Transvaal ank. S. Francisco 22./7. hjemg. — Bintang afg. St. Thomas 26./7. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Boulogne 1./8. — Martha, Christensen, pass. Helsingør 4./8. til Norrköping. — Elna, Rathje, afg. Kjøbenhavn 31./7. — Therese, Pedersen, ank. Rochefort 4./8. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 31./7. — Dagny, Therkildsen, pass. Helsingør 4./8. for Rouen. — Simone, Olesen, ank. Borgå 29./7. — Jeanne, Olsen, ank. Norrsundet 4./8. — Vera, Riso, ank. Sunderland 2./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Kemi 29./7. — Annine, Leth, afg. Memel 3./8. — Kamma, Löffler, ank. Sant Nazaire 31./7. — Betty, Lagesen, afg. Bougie 27./7.

Dansk-engelsk Dampskibsselskab. Nordland, Andersen, ank. Königsberg 29./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Göteborg 4./8. — Holland, Poulsen, ank. Sornæs 29./7. — England, Bennetsen, ank. Wisbeck 30./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Methil 4./8. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Horsens 29./7. — Nordpol, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 27./7. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Stettin 29./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Stettin 4./8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Nantes 1./8. — Urania, Clausen, afg. Sunderland 29./7.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 28./7. — Europa, R. Friis, afg. Broges 25./7. — Frankrig, N. Nielsen, afg. Norfolk 17./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Kjøbenhavn 3./8. — Alf, N. Clausen, ank. Hull 25./7.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Lübeck 23./7. — London, Larsen, ank. Terneuzen 27./7. — Paris, Andersen, ank. Kotka 24./7. — Bryssel, Kaas, ank. Libau 28./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Havanna 24./7. til Montreal. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 27./7. til Sarpsborg. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 25./7.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk, ank. Grangemouth 30./7. — Anna Mærsk ank. Petersborg 30./7. — Arnold Mærsk ank. Neufahrwasser 31./7. — Chassie Mærsk ank. Lübeck 29./7. — Eleonora Mærsk ank. Terneuzen 29./7. — Hulda Mærsk afg. Petersborg 28./7. — Laura Mærsk ank. Rotterdam 25./7. — Lexa Mærsk afg. Blyth 31./7. — Peter Mærsk afg. Thamesham 30./7. — Sally Mærsk afg. Spezia 30./7.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Wismar 2./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Wiborg 28./7. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Rotterdam 30./7. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 2./8.

Dania. Ely, Nielsen, afg. fra Trångsund 31./7. til Bordeaux. — Nelly, Clausen, ank. Skellefteå 1/8. — Lilly, Bang, pass. Portland 1/8. for Valencia. — Alexy, Sorensen, pass. Dover 28./7. for Carthagen. — Dagny, Clausen, ank. Sevilla 3/8. — Mary, Duhn, ank. Hobro 1/8.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Nykjøbing F. 30./7. — Enigheden, Jensen, ank. Trelleborg 28./7.

Sejlskibe.

Svendborg. Henry Brooke, Rasmussen, ank. Drobak 29./7. — Mine, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 29./7. — Philip, Christensen, ank. Saksjøbing 29./7. — I. Koføed, Hansen, ank. Darthmouth 29./7. — Ornen, Robach, ank. Sundsvall 28./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Luleå 29./7. — Sophie, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 29./7. — Cornwall, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 29./7. — L. C. Rasmussen, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 29./7. — Ragnhild, Wilde, ank. Faaborg 29./7. — Danmark, Husfeldt, ank. Lovisa 29./7. — Mercur, Lund, ank. Benice 28./7. — Ruth, Larsen, ank. Dover 29./7. — Flora, Sorensen, ank. Stockholm 29./7. — Fortuna, Jørgensen, ank. Boston 30./7. — Meta, Møller, ank. Kjøbenhavns Red 29./7. — Brita, Jensen, ank. Travemünde 31./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Norresundby 31./7. — Lauritz, Carlsen, ank. Aalborg 31./7. — Rotha, Jensen, ank. Drobak 1/8. — Neptunus, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1/8. — Fanny, Hansen, ank. Pecamps 2/8. — Delos, Andersen, ank. Kjøbenhavn 1/8. — Cathrine, Hansen, ank. Stettin 1/8. — Concordia, Henriksen, ank. Reykjavik 2/8. — Erik, Hansen, ank. Charlestown 2/8. — Union, Andersen, ank. Dunkerque 2/8. — Niels, Nielsen, ank. Aabenraa 2/8. — Emanuel, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 2/8. — Dagny, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 2/8. — Zenitha, Jensen, ank. Charlestown (C.) 3/8. — Ellen, Andersen, ank. Charlestown (C.) 2/8. — Emba, Mikkelsen, ank. Karlskrona 3/8. — Triton, Jensen, ank. Appledore 3/8. — Erhardt, Larsen, ank. St. Waast 2/8. — Casper, Hansen, ank. Wismar 3/8. — Martin Nissen, Jensen, ank. Fowey 3/8.

Sonderho — Fano. Elisabeth, Fischer, afg. Montevideo 24./7. til Falmonth I. O. — Martha, Fischer, ank. Hamburg 29./7.

Ero. Atlantic, Rasmussen, afg. St. John (N. B.) 28./7. til Douglas. — Sophie, Lauritzen, ank. Deal 24./7. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Kotka 29./7. — Eliezer, Nielsen, ank. Rødvig 29./7. — Gloria, Kromann, ank. Saly 29./7. — Kathrine, Boye, ank. Aberdeen 29./7. — Saturn, Nielsen, ank. St. John (N. F.) 26./7. — Svanen, Christensen, ank. Dysart 29./7. — Maagen, Mortensen, ank. Cadiz 29./7. — Bonavista, Christensen, ank. Cuxhaven 28./7. — Sejerskrausen, Friis, ank. Dunkerque 29./7. — H. C. Grube, Svane, afg. Swansea 26./7. p. R. t. Frontera I. O. — R. Fabricius, Hansen, ank. Grandhang 29./7. — Hebe, Clausen, ank. Wihorg 29./7. — Kvik, Philipsen, ank. Frihavnen 28./7. — Husavik, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./7. p. R. t. Petersborg. — Vigilant, Jacobsen, ank. Eyrabakki 30./7. — Ami, Albertsen, ank. Dysart 30./7. — Frem, Christoffersen, ank. Kalmar 31./7. — Haabet, Riise, ank. Kjøbenhavn 31./7. — Nicoline, Hansen, ank. Aarhus 1/8. — Hermod, Petersen, afg. Helsingborg 30./7. til Haparanda. — Kristine, Rasmussen, ank. Wismar 31./7. — Juliana, Petersen, ank. Travemünde 31./7. — Christiane, Petersen, ank. Kolberg 31./7. — Laura, Jensen, afg. Stokkeseyr 31./7. til St. John (N. F.). — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 30./7. — Theodor, Andersen, ank. Travemünde 30./7. — S. L. Weber, Christensen, ank. Fakse Ladeplass 31./7. — Kathinka, Ohlsen, ank. Wismar 31./7.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 6. August 1914. — Skibsfart i Krigstid. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Kongelig Anordning ang. visse Bestemmelser med Hensyn til Danmarks Neutralitet i Tilfælde af Krig imellem fremmede Magter. — Lov om Lodstvang ved Sejlsads til og fra Kjøbenhavn. — Lov, hvorved det forbydes fra dansk Territorium at understøtte krigsførende Magter. — Vejreversigt over Nordatlantenhavet for August Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besømtninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

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.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1.200.000. Reservefond Kr. 600.050.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Kristianstadsvej 1. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 1024

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenso. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10766.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, via A. v. Hullebroen.
Alt Kød og Delikatesser til
Skibsprovantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

TIVOLI
Sommerstæen fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:
Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
koncerter. — Operetter,
Vaudeviller, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldsplil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobbersmed,
Tlf. 1000 **Odense.** Tlf. 1980
Alt Skibsarbejde udføres.
Leverandør til D. F. D. S. med flere.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Fretglobe“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOOLOG. HAVE

i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brughare Dyr.



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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, 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.

Telefon: 200.

ASSENS. MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

AALBORG. CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benlins Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Mægleren

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning. Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibsbanken 1ste Prioritets-Laan i Frøgt dampere.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frøgt dampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines Instrumentmager. Uhr- og Cronometermager. Etabl. 1826. Laxegade 26. Tlf. Byen 2712 x.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer. Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvadede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
 AFOL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
 HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN

SKIBS BAGEOVNE

KABYS KOMFURER I ALLE STØRRELSER

SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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

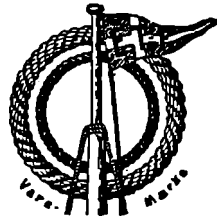
SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and 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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbetsmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Göteborg og Frederikstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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. Pettelinie à 45mm Bredder	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. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

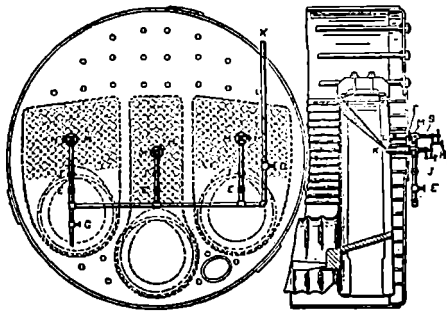
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. August 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Pløder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes holde Lufstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttøvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,** TELEFONER: 1403 — 1405
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30. 3053 — 3073
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



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.: Toldbodvej 17, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Læstrum Telefon 6601 • Leverandør til Statsbanerne •
---------------------------	---	---	---

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Piliat: 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.

BLOM & Co., NORRKÖPING.
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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“.

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER
MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER HAM
etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1912 & 1913 **GULD MEDAILLE** 1912 & 1913
TUXHAM --- MASKINFABRIK --- KJØBENHAVN, VALBY

H. H. ADRIAN Kobbersmederester Nyhavn 37 Alt Skibsarbejde udføres. Specialitet: Skibsklosetter

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 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, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „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 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. Helm, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Fragtdampere til Salg.

3890 dw., 23' 8", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 28 ts., £ 6500.

4390 dw., 23' 2", 1889, 2 Dæk, 10 kn., 27 ts., £ 6750.

4515 dw., 24' 7", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 34 ts., £ 6750.

4660 dw., 24' 4", 1890, 2 Dæk, 11 kn., 28 ts., £ 6750.

Julius Ott, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteragade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1883

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

SKF

SKF - Kuglelejer

har **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen,

har **altid** 2 Rækker Kugler,

er **altid** selvindstillelige.



Se den krogede

Axel i vore Udstillingsvinduer!

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREGDAE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 13. August 1914.

Krigen. Udenrigsministeriet har fra den danske Gesandt i London modtaget Meddelelse om, at den engelske Regering betragter som ubetinget Krigskontrabande de Genstande og Materialier, som nævnes i Artikel 22 i London-Deklarationen af 1909 vedrørende Søkrigsretten samt de Luftskeibe, Flyvemaskiner og Dele dertil, der nævnes i Deklarationens Artikel 24, Nr. 8 og som betinget Krigskontrabande de Genstande og Materialier, der nævnes i Deklarationens Artikel 24 med ovenfor nævnte Undtagelse.

Der er udstedt Forbud mod Udførsel af Luftskeibe, Flyvemaskiner og Bestanddele deraf.

Den danske Gesandt i Berlin indberetter til Udenrigsministeriet, at den tyske Regering har notificeret, at den, under den nuværende Krigstilstand, i hvilken det tyske Rige befinder sig, vil ansé de i §§ 21—23 i tysk Prisæanordning af 30. September 1909 nævnte Genstande som Krigskontrabande. De i den af den tyske Regering notificerede Liste over Genstande, der anses henholdsvis som ubetinget og som betinget Krigskontrabande betegnede Varer svarer ganske til de i den danske Anordning af 6. ds. angaaende de Regler, der bør iagttages til Betyggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter §§ 4 og 5 opførte Varer. Nævnte Anordning gengiver vi omstaaende.

Det danske Gesandtskab i Wien indberetter til Udenrigsministeriet, at den østrig-ungarske Regering i Anledning af Krigen med Rusland har erklæret, at Østrig-Ungarn paa Betingelse af Gensidighed under Fjendtlighederernes Forløb vil iagttage Bestemmelserne i Haagerkonventionerne af 1907 saavel som Bestemmelserne i London-Deklarationen af 1909 angaaende Søkrigsretten.

I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Gesandt i London er der udstedt Forbud mod, at Udlændinge fra neutralt Stater uden særlig Tilladelse fra den britiske Regering gaar i Land i visse Havne, deriblandt Harwich, Newcastle, Grimsby, Leith, Glasgow, Southampton og Dover.

Derimod er Landgang tilladt i følgende Havne: Aberdeen, Dundee, East Hartlepool, Hull, London, Folkestone, Fallmouth, Bristol, Holeyhead, Liverpool, Greenoch, Dublin og Rosslare.

Sejladsen i Nordsøen. Det britiske Udenrigsministerium telegraferer den 11. ds. til det britiske Gesandtskab i Kjøbenhavn:

Tyskerne udlægger Kontaktminer overalt i Nordsøen, i aaben Sø, uden Hensyn til de derved opstaaende Følger for Handelsskeibe. For to Dage siden observeredes fire store Handelsskeibe at passere mindre end en engelsk Mil fra det Minefelt, hvor Krydseren »Amphion« sank. Farvandet i Nordsøen maa derfor betragtes som i højeste Grad farligt for Handelsskeibe af alle Nationer. Paa Grund af denne af Tyskerne anvendte Fremgangsmaade maa det britiske Admiralitet forbeholde sig til Selvforsvar at anvende lignende Fremgangsmaader, hvilket uundgaeligt maa forøge Faren ved Besejlingen af Nordsøen; men for Admiralitetet griber til disse Midler, har man ansét det for rigtigt at udsende denne Advarsel, saaledes at Handelsskeibe, der under neutralt Flag er i Fart paa Havne ved Nordsøen, kan blive holdt tilbage, for de kommer i Nærheden af disse yderst farlige Farvande.

Slukkede Fyr. Kristiania, den 8. August. Den kommanderende Admiral meddeler, at alle ydre og en Del Indsejlingsfyr ved Kristiania Havn, i Kristiania Fjord, ved Kristiansand, Bergen og Trondhjem samt nogle Fyr ved Skagerakkysten er slukket fra og med den 8. August. Opmærksomheden henledes paa, at alle eller enkelte Fyr langs den norske Kyst bliver slukket i den nærmeste Fremtid.

Skeibe i Kristiania Fjord mellem Filtved og Digerud og i Drammen Fjord mellem Rødtange og Svelvik skal

stande for Tilraab fra Befæstningens Bevogtning under Risiko af Beskydning. (Ritz. Bur.)

Stødt paa en Mine. Tønsberg, den 8. August. Til Rederiet Villhelmsen er indløbet Telegram om, at Norge—Avstralien-Liniens Dampers »Tisla« er stødt paa en Mine udfør den hollandske Kyst og sunket. Besætningen, 38 Mand, og 6 Pasagerer, er reddet med Undtagelse af 3 Fyrbødere.

Skibet havde hollandsk Lods om Bord og var paa 9,000 Tons. Det var paa Rejse til Avstralien.

(Ritz. Bur.)

Besejlingen af britiske Havne. Udenrigsministeriet meddeler: Under 4. ds. har den britiske Regering udstedt en Bekendtgørelse, hvorved der i Henhold til Haagerkonventionen Nr. 6 af 18. Oktober 1907 gives fjendtlige Handelsskeibe, der ved Fjendtlighedernes Begyndelse befinder sig i britisk Havn, eller som har forladt deres sidste Afgangshavn før Krigen Begyndelse og løber ind i britisk Havn, uvidende om Fjendtlighederne, en Frist til med visse Begrænsninger at lade eller losse samt frit forlade Havnen indtil Fredag den 14. ds. Midnat. Samtidig gives der i Bekendtgørelsen Regler i Overensstemmelse med Haagerkonventionen Nr. 11 Kapitel 3 om Behandlingen af neutralt og fjendtligt Mandskab paa fjendtlige Handelsskeibe, der opbringes.

Marineministeriet har under 11. ds. udfærdiget følgende Bekendtgørelse angaaende danske Undersaatters Forhold overfor krigsførende Magters Regeringsskeibe:

Under Straf efter Lov af 2. August 1914, hvorved det forbydes fra dansk Territorium at understøtte krigsførende Magter, forbydes det herved danske Undersaatter i nogensomhelst Egenskab at tage Tjeneste i de krigsførende Magters Regeringsskeibe, derunder indbefattet at lodse deres Krigs- eller Transportskeibe eller udenfor Tilfælde af Søfare at yde dem Hjælp til Sejladsen. Dog skal de danske statsautoriserede Lodser i Overensstemmelse med de gældende Neutralitetsbestemmelser indenfor deres respektive Lodsningsomraade lodse de krigsførende Magters Krigsskeibe ved Indsejling til og Udsejling fra danske Havne og Rede. Under saadan Lodsnings vil de danske Sundheds-, Lodsnings-, Told-, Havne- og Politiforskrifter være at iagttage og overholde.

P. Munch.

En Afgift paa fremmede Skeibe i portugisiske Havne. Den britiske Konsul i Lissabon meddeler, i Følge »Board of Trade Journal«, at der er udstedt en Bekendtgørelse i det portugisiske Blad »Diario do Governo« af 30. Juni, om et Dekret, der paalægger fremmede Skeibe en Afgift af 0—2 Centavo (c. 0.9 Penny) pr. Ton i portugisiske Havne. Portugisiske Skeibe skal betale det halve Beløb. Denne Afgift, som er traadt i Kraft den 3. Juli, bliver benævnt »Imposto de Farolagem«, og Indtægterne af den siges at skulle benyttes til Vedligeholdelse af Fyrene.

Dette synes at være en Afgift, som »Board of Trade Journal« har omtalt den 9. April, som Grundlag for et foreslaet Fond for Handelsmarinen.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortæst.)

Lastelinie.

Angaaende det ofte omlalte Spørgsmaal om særlige Lasteliniereregler for Sejlskeibe er det oplyst, at den tyske Regering under Hensyn til,

at der indenfor en overskuelig Tid kan ventes en international Ordning af Lasteliniespørgsmaalet, har har besluttet — i alt Fald ikke foreløbig — at udstede nye Lasteliniebestemmelser for Sejlskibe og søgaaende Lægttere paa 80 Tons; den saakaldte lille Kystfart.

Med Hensyn til gensidig Anerkendelse af danske og russiske Regler om Sikkerhed paa Søen har Repræsentationen modtaget Meddelelse om — og gjort Medlemmerne bekendt med — nogle Ændringer og Tilføjelser til det russiske Reglement af (29.) 16. Maj 1912 om Lastelinje og Tilsyn med Skibe, hvorom Repræsentationen har udtalt sig!

Repræsentationen har endvidere modtaget en mellem den norske og den russiske Regering stedfunden Noteveksling angaaende gensidig Anerkendelse af norske og russiske Lasteliniebestemmelser, samt Indberening angaaende nye spanske Lovbestemmelser, vedrørende Lastelinie og Føring af Trælast.

Lægemidler og Kosthold.

I Anledning af Andragende fra A/S. Frederiksholms Teglværk og Kalkværker her af Staden om Dispensation fra Bestemmelserne i Bekendtgørelse Nr. 228 af 22. September 1911 om Skibes Forsyning med Lægemidler med Hensyn til de Aktieselskabet tilhørende Lægttere Danske I, III, IV og VI har Repræsentationen anbefalet, at den ansøgte Dispensation ydes paa Betingelse af, at der findes Forbindkasse om Bord i disse Lægttere, samt Medicinkasse i Bugserdampskibet, forsaavidt Bugsering finder Sted udenfor danske Farvande, dog indenfor Skagen—Falsterbo.

Et Andragende fra A/S. »Ny Kalkbrænderi« om Dispensation fra samme Bestemmelser med Hensyn til de Selskabet tilhørende, nærmere angivne, Sejlskibe har Repræsentationen anbefalet, at saadan Dispensation gives, saalænge de omhandlede Skibe udelukkende gaa i Fart mellem København og Limhamn.

Ministeriet for Handel og Søfart har imidlertid givet Afslag paa det nævnte Andragende.

Et Andragende fra »De forenede Bugserelskaber« her af Staden om Dispensation fra de samme Bestemmelser med Hensyn til de Selskaberne, i Andragendet nærmere angivne Bugserbaade har Repræsentationen anbefalet for Bugserbaadene »Sirius«, »Castor«, »Pollux«, »Activ« og »Holger«s Vedkommende, medens den har fraaraadet at lade Dispensationen omfatte Bugserbaadene »Tyr«, »Dan«, »Mjølner« og »Stærkodder«.

Den paagældende Ansøgning blev ikke bevilget af Ministeriet, der imidlertid, efter den Anledning

Sagen dertil har givet, har bestemt, at Bugserdampere, der alene anvendes indenfor Grænserne for Københavns Havn og Red (jfr. Definitionen i Den danske Lods 1910, pag. 294), ville være at ansæ som henhørende til Gruppen: »Damp- og Motorfartøjer i Kystfart af ikke over 3 Timers Varighed« som ommeldt i § 7 i Bekendtgørelse af 22. September 1911.

Mønstringsforhold.

I Anledning af et Andragende fra Nørresundby Byraad om, at der maa blive beskikket en Mønstringsbestyrer for Nørresundby Købstad, har Repræsentationen overfor Ministeriet for Handel og Søfart bemærket, at den ikke finder Anledning til at anbefale det paagældende Andragende, med Tilføje om, at »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har ønsket at benytte den foreliggende Lejlighed til for sit Vedkommende at udtale det ønskelige i, at Mønstring i sin Almindelighed overgaar til det lokale Toldvæsen.

Repræsentationen har senere erholdt Meddelelse om, at det paagældende Andragende fra Nørresundby Byraad ikke er bevilget af Justitsministeriet.

Mæglerbevilling.

Repræsentationen har overfor Ministeriet for Handel og Søfart udtalt sig angaaende et Andragende fra Københavns Magistrat om, at der gives allerhøjeste Stadfæstelse paa en for Hr. Jørgen Wonsild udfærdiget Bevilling som Skibsmægler her i Staden, idet Repræsentationen nu har anbefalet, at der efter de givne Forhold gives kgl. Stadfæstelse paa den paagældende Bevilling.

Opholdsrum for Skibsmandskab i danske Skibe.

Et igennem Ministeriet for Handel og Søfart under 25. Febr. f. A. udstedt allerhøjeste Reglement angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord i danske Skibe er af Repræsentationen fremsendt til de interesserede Rederiforeninger samt offentliggjort i »Dansk Søfartstidende«.

Opholdsrum for Skibsmandskab i udenlandske Skibe.

Ei af Sjøfartsdirektøren i Christiania fremsat Udkast til nye Bestemmelser om Mandskabets Boligforhold om Bord i norske Skibe har paa Repræsentationens Foranstaltning været til Cirkulation blandt de i Spørgsmaalet om Mandskabets Opholdsrum interesserede Foreninger; ligesom Repræsentationen har foranlediget Offentliggørelse af de nye britiske Regler desangaaende, der traadte i Kraft den 1. Febr. d. A.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Sekretæren (Kapt. Minor Rasmussen): Skønt den ærede Formand har været inde paa et Par Punkter, jeg ønskede at berøre, vil jeg dog komme tilbage til dem. Hr. Christensen nævnte — og jeg opfattede det som en ganske vist mild Behjælpelse —, at vi ikke har taget til Orde, da Direktør Høst i Fællesrepræsentationen talte om den ikke renlivede Reder. Grunden dertil var, at saasnart han havde udtalt dette — det vil Hr. Christensen kunne finde i Referatet — tog Kaptajn A. V. Knudsen Ordet og hævdede, at det maatte være et Plus, naar Rederen tillige var Navigationslærer. Jeg siger altsaa udtrykkelig, at det blev hævdet under Fællesrepræsentationens Forhandlinger, at det maatte være et Plus, naar en af de Redere, der sad i Kommissionen, tillige var Navigationslærer. Da denne Udtalelse var fremkommen, var der ingen Anledning for os fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening til at komme ind derpaa; derfor kunde vi ganske rolig tie stille, og det gjorde vi. Jeg mener ikke, der i den Anledning kan rettes nogen Behjælpelse mod os tre Repræsentanter for Sejlskibsrederi-Foreningen.

ingen Anledning for os fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening til at komme ind derpaa; derfor kunde vi ganske rolig tie stille, og det gjorde vi. Jeg mener ikke, der i den Anledning kan rettes nogen Behjælpelse mod os tre Repræsentanter for Sejlskibsrederi-Foreningen.

Dernæst er der Spørgsmaalet om de 40.000 Kr. i aarlige Driftsudgifter til et Skoleskib. Ja, det har jo længe været bekendt, at den Udtalelse var falden. Hvis det havde været Rederne magtpaaliggende at faa nærmere Oplysninger om, hvorledes Direktør Høst kunde komme til det Beløb, og hvis der var meddelt os noget Ønske i den Retning, skulde det have været os en Fornøjelse at skaffe saadanne Oplysninger. Vi har nu, som den ærede Formand har udtalt, ikke ment, at det var saa onskværdigt for Rederne at faa dem.

Skibsreder Petersen vil jeg takke for hans Udtalelse. Jeg synes, vi trængte til en saadan Udtalelse fra et Rederstandpunkt. Jeg mener ikke, man kan sige, at vi med vort Ændringsforslag vil indføre en Klassedeling. Man maa vel huske paa, at vi har foreslaaet Grænsen sat ved 800 Tons, saaledes at alle Sejlskibsforere kommer til at tilhøre samme Klasse.

Vi har ønsket, at der skulde tages Eksamen i Maskinlære, saaledes at Navigatorerne i hvert Fald som Styrmand kunde gaa fra Sejlskibene direkte over i Dampskibene. Hvis de saa senere tager Skibsforereksamen og gaar over i Dampskibsfart som Forere, vil det blive et vældigt Plus for dem, at de i en Del Aar har sejlet som Styrmand.

Efter at det saa stærkt er bleven fremhævet, at der bør indføres denne Mellemsjælds, kunde jeg ønske at paapege, at den Eksamen, som i Norge giver Ret til at sejle med Sejlskibe op til 500 Tons, bruger man i Reglen 6 Maaneder om at tage. Nu skal vi her i Danmark bruge 12 Maaneder dertil; det er dog en Forskel. Dernæst tager de i Norge deres Skibsforereksamen paa 6 Maaneder. I Norge medgaar der altsaa i alt 12 Maaneder til at tage Skibsforereksamen, hvorimod vi roligt kan sige, at med denne Mellemsjælds, som Norge slet ikke har, vil der hos os medgaa 20 Maaneder dertil. Jeg synes, at skal man drage Sammenligninger, er Norge et godt Sted at sammenligne med.

Skibsmægler S o f u s H a n s e n, Thurø: Det forekommer mig, at vi i dette store Spørgsmaal er i en noget

kedelig Stilling i Øjeblikket. Jeg tror at turde sige, at det aldeles overvejende Flertal af Sejlskibsredere staaer bag Bestyrelsen og takker den for det Arbejde, den hidtil har gjort, og ogsaa for den kraftige Protest, der er kommen med; det var et Ord paa rette Tid og Sted. Det forekommer mig kedeligt, at netop den Mand, som skal repræsentere Sejlskibsrederne og deres Standpunkt, er i absolut Modstrid med Bestyrelsen, for hvad skal saa egentlig Lovgivningsmagten tænke om os. Jeg vil ikke forklejne Hr. Christensen, men jeg finder det højst mærkeligt, at en Navigationslærer skal repræsentere Sejlskibsrederne i en Sag angaaende Søneringen. Her er i denne Forsamling mange, der er fuldgode Redere; selv om de ved Siden af er Maglere, er deres Hovedinteresse Sejlskibsredervirksomhed.

Jeg ved, at naar man sidder i en Ledelse, gør det godt at høre ens Arbejde blive paaskønnet. Jeg vil derfor bede de tilstedeværende Herrer tilkendegive Bestyrelsen deres Tilslutning i denne store og for vor Sejlskibsfarts Fremtid saa betydningsfulde Sag. Lad os give Bestyrelsens Optræden vor Tilslutning ved at rejse os.

Samtlige Tilstedeværende, afset fra nogle faa, hvoriblandt de to Navigationslærere, rejste sig.

F o r m a n d e n: Det glæder os overordentligt at se, at vor Optræden vinder saa stor Tilslutning. Jeg siger paa Bestyrelsens Vegne hjertelig Tak derfor.

Skibsreder J. C. C a r l s e n, Marstal: Skønt der allerede er sagt saa meget om den foreliggende Sag, kan jeg som Medlem af Foreningens Bestyrelse og af Fællesrepræsentationen ikke undlade at sige et Par Ord. Vi Marstallere følte os i sin Tid saa trygge, da vi fik vor bedste Mand, der var Formand for saa mange af vore Foreninger, og som vidste Besked med alt, hvad der foregaar indenfor Sejlskibsrederstanden, ind i Kommissionen angaaende Søneringsloven. Men nu kommer Hr. Christensen og viser sig at indtage et Standpunkt, som han aldrig har staaet paa før end i de sidste 14 Dage. Jeg kan give Beviser for det. Han har ikke forsømt at forhandle med os, men aldrig har det været paa Bane, at vi skulde have en særlig Skipperstand og Mellemsjælds mellem Eksaminerne. Det har aldrig været paa Tale imellem os. Da Hr. Christensen var halvt inde i Forhandlingerne, sagde han: jeg tror, jeg trækker mig tilbage, for jeg kan ikke stille noget op derovre. Det har jeg ikke saa faa Vidner paa, at han har sagt. Men havde han den Gang sagt alt det, han nu i Dag har fortalt os, og som viser, at han er slaaet helt om til den anden Side, saa er det en Selvfølge, at vi havde ladet ham trække sig tilbage, saa at der var kommen en anden i hans Sted. Men vi sagde: du gør, hvad du kan, saa skal vi nok klare Resten.

Jeg har ikke noget imod Skærpselser, naar det bliver til Gavn for hele Standen, men lad os huske paa, at det er Redernes Sag, det gælder, og at det derfor var rimeligt, at Ønsket om Skærpselse kom fra Rederne. Jeg vil til det yderste arbejde paa at sætte min Mening igennem, men man kan jo ikke opnaa alt, hvad man vil. Jeg har nu siddet snart i fire Aar sammen med Kontorchef Krøgh i et Udvalg om Solovens Revision, vi har holdt 70 Møder, og enhver ved, at hverken Hr. Krøgh eller jeg kan sætte alt igennem, hvad vi ønsker, men vi maa forhandle os frem. Kan man ikke faa det bedste, maa man tage det næstbedste; det er en Selvfølge.

Navigationlærer C h r i s t e n s e n: Med Hensyn til Mellemsjælds skal jeg bemærke, at hvis de tilstedeværende Herrer havde set, hvilken Virkning det har paa Eleverne, at de, efter at have gaaet paa Skolen, kommer ud at sejle, er det min Overbevisning, at De vilde holde med mig alle som én. De tager fat med et ganske anderledes Syn paa det hele; det har forbavset os at se, hvorledes de nu kan arbejde.

Jeg takker Hr. Konsul Lund for hans Bemærkninger

til mig før, men jeg maa tillade mig at gøre en lille Bemærkning, som jeg før ikke vilde fremsætte. I Bilag 3 i Landstingsudvalgets Betænkning over Forslag til Lov om Navigationsundervisningen og Søneringen er der nemlig endnu saa sent som den 18. Februar 1914 hævdet fra Direktør Høsts Side ganske det samme som i Fællesrepræsentationen, nemlig, at den ene af Skibsrederne i Kommissionen var tillige Navigationslærer og kan saaledes næppe forudsættes helt at have set paa denne Sag udelukkende fra en Reders Standpunkt. Jeg ved, at jeg har set paa Sagen fra Rederstandpunkt, lige siden vi begyndte at arbejde i Kommissionen. Det er ikke mig, der har skiftet Mening, men Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Med Hensyn til hvad Skibsreder Carlsen sagde, beklager jeg, at han ikke maa have forstået den Opgave, der har foreligget. Han maa absolut ikke have forstået det Emne, som har foreligget til Behandling. Jeg har behandlet det i Kredsstyrelsen hjemme. Jeg har talt privat baade med Skibsreder Olsen og flere andre derom, og jeg har faaet Tilslutning til, at min Opgave var at søge at holde Fordringerne indenfor det strengt nødvendige, men at vi var nødt til at følge med, det kunde ikke hjælpe, at vi ude i Provinserne lavede en Slags Skibsførere af en lavere Klasse; det vilde ikke være til Gavn for de Unge, som skal bære vor Skibsfarts Fremtid, dem, som skal løse os andre af. Det kan ikke hjælpe, at vi bliver staaende paa samme Standpunkt som for Aartier siden. Jeg kan skaffe Vidner for, at naar jeg har fremstillet Sagen, har det været paa det Grundlag. Jeg har skrevet til Formanden og har udtrykkelig pointeret min Stilling til Spørgsmaalene om Styrmandseksamen, Skibsførereksamen o. s. v. At Konsul Lund ikke var enig med mig i visse Punkter, er der ikke noget at sige til, men i Hovedtrækkene er han ikke særlig uenig med mig i den Henseende.

Naar der siges, at jeg har skiftet Standpunkt i den sidste Tid, maa det bero paa en fuldstændig Misforstaaelse. Hr. Hansen har været til Stede ved vore Kredsmoder og maa kunne bevidne, at det ikke er mig, som har skiftet Stilling, ihvorvel jeg altid gerne vil det, hvis det er til det bedre, men det kan jeg ikke se her. Da der er faldet saa haarde Ord, som Tilfældet er, vil jeg sige, at jeg endnu i det Øjeblik, jeg staar her, ikke ved, hvordan Dansk Sejlskibsrederi-Forening vil i alle Enkeltheder tage Opgaven. Jeg er ikke klar over, hvad den vil.

Kaptajn Minor Rasmussen oplyste, at der af Kaptajn Knudsen var gjort Indsigelse mod Direktør Høsts Udtalelse om den ikke renlivede Reder. Det er fuldstændig korrekt, det har jeg lagt Mærke til, og til, at Kontorchef Krogh har pointeret det samme som Kaptajn Knudsen. At de Herrer fra Sejlskibsrederi-Foreningens Side har sluttet sig dertil, har jeg faaet at vide i Dag, og det siger jeg Tak for. Men det var altsaa fra anden Side, Indsigelsen kom.

Sekretæren: Jeg forstaar ikke, at Hr. Christensen først har faaet det at vide i Dag, det maa han have vidst hele Tiden.

Navigationslærer Christensen: Ja, men ikke, at de Herrer har givet deres Tilslutning til Kaptajn Knudsens Udtalelse.

Sekretæren: Det ligger i Sagens Natur.

Mægler H. A. Hansen, Thuro: Naar jeg ønsker at udtale mig, er det for det første, fordi jeg var Medlem af den første Kommission, hvor jeg sluttede mig til Flertallet. Vi var enige om, at Fordringerne skulde skærpes, men vi var samtidige enige om, at med Skærperne skulde følge Rettigheder. Jeg skal nævne et enkelt Tilfælde. Der blev fordret Skærpelse af Fiskeskipperseksamen, men samtidig foreslog vi, at der med Fiskeskipperseksamen skulde følge Rettighed til at sejle som Styrmand, og naar en Mand havde sejlet en vis Tid som Styrmand med Fartøj indtil en bestemt Størrelse, saa vil jeg huske 150 Tons, skulde han have Ret til at føre

samme Skib eller Skib indtil den Størrelse i samme Fart, altsaa paa Nord- og Østersøen. Hele Udvalget var enig om, at der tiltrængtes Ændringer i Navigationsordningen, og at der skulde opstilles noget større Fordringer til Eksamen, men Flertallet var ogsaa enig om, at det vilde være urimeligt, at der stilledes større Fordringer for at bestaa Eksamen, men at Rettighederne skulde indskrænkes. Derfor foreslog vi, at Eksamen skulde deles i en Styrmandseksamen og en Skipperseksamen. Vi var enige om, at der skulde præsteres Sejlad i saa stor Udstrækning, som der efter Søneringsloven udfordres til Erhvervelse af Styrmandsbevis. Den praktiske Øvelse skulde de Vedkommende have, for de fik Lov til at gaa til Eksamensbordet, saaledes at de altsaa kunde gaa lige fra Eksamensbordet om Bord som Styrmand. Hvad jeg ikke var enig hverken med Flertallet eller med Mindretallet i, var, at der skulde være Sejlad mellem Eksaminerne. Jeg fordrede, at de paagældende skulde have Lov til umiddelbart efter bestaaet Styrmandseksamen at læse til og bestaa Skipperseksamen. Men man kan jo ikke, naar man er Medlem af et Flertal eller et Mindretal i en Kommission, træde ud paa et enkelt Spørgsmaal. Jeg maatte bøje mig, saa at jeg var Medunderskriver af Forslaget om, at der skulde være Sejlad mellem Eksaminerne. Men det var og er fremdeles min Opfattelse, at Eksaminerne skal kunne bestaa uden mellemliggende Sejlad, saa at de, der har bestaaet Eksamen, efter at have sejlet en vis Tid som Styrmand, skal kunne gaa om Bord i et hvilket som helst Skib som Skibsførere. Jeg tror, det vilde være en Fejl at fordrer endog blot 6 Maaneders Mellemsejlad, for hvad er egentlig 6 Maaneder? Tilmed hedder det nu, at disse 6 Maaneders Sejlad kan foretages om Bord i en Damper. Og jeg tror, at de fleste vil gaa om Bord i Dampere, fordi det er lettere at faa Chancer efter Fart med Damper end efter Fart med Sejlskib. Jeg var ogsaa enig med Flertallet i, at Maskineksamen ikke skulde knyttes til Navigationsundervisningen. Den blev det senere, og jeg skal indrømme, at Tiden har ført med sig, at i det Spørgsmaal har jeg forandret Standpunkt. Vi fra Sejlskibsrederens Side har jo tidligere forlangt, at Maskineksamen skulde være udskilt fra Styrmandseksamen, men jeg indrømmer nu, at det er rigtigt at tage den med, men saa maa dermed ogsaa følge større Rettighed for Styrmandene.

Dirigenten: Maaske jeg maa gøre et Par Bemærkninger. Konsul Lund nævnte, at vore Fordringer med Hensyn til Navigatoruddannelsen er større eller paa Højde med de engelske. Men har man ikke i England tvungen Sejlad mellem Eksaminerne? Jeg skulde tage meget fejl, om man ikke har det. Det er altsaa et Punkt, hvor jeg mener, at den engelske Lovgivning er fuldstændig paa rette Side. Konsul Lund sagde endvidere, at Direktør Høst har været en meget dygtig Mand i Fællesrepræsentationen. Det har jeg ikke bestridt, men naar han har været det, er det ikke, fordi han har lært alene af Livet eller ved Skolebordet, men fordi han har lært baade ved Skolebordet og af Livet. Jeg skal være den sidste til at frakende ham overordentlig stor Dygtighed, men det er Evnen til at lære ad begge Veje, der har gjort ham til det, han er, ikke en ensidig Uddannelse.

Med Hensyn til de 40,000 Kroner som Driftsudgifter for et Skoleskib udtalte baade Sekretæren og Formanden, at der var ikke udtalt Ønske om nærmere Oplysninger. Jeg har først i Forgaars set Referatet og har derfor ikke haft Lejlighed til at fremføre et saadant Ønske; ellers havde jeg gjort det. Men de Herrer føjede til, at det var Mening, at Det Forenede Dampskibsselskab skulde holde Skibet. Nu vil jeg spørge de Herrer, om det, naar Direktør Høst siger, at Staten maaske kan faa Skoleskibet forærende, kan være Mening, at Det Forenede Dampskibsselskab skal holde det. Referatet viser, at han udtrykkelig har sagt, at han skulde være tilbøjelig til at mene, at Staten kunde faa Skibet forærende . . . (Af-

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Ienhold til Forskrifterne for de under Dampskibs-tilsynsloven hørende Skibe og Fårtojer.*

Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske
Punkters* Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske Fyrs* Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder
er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
nødvendigt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

II. Store-Bælt.

1609. Passage gennem de i Store-Bælt udlagte Minespærringer.

I Farvandet mellem Breddeparallelernerne paa 55° 10' N. Br. og 55° 21' N. Br. er
udlagt Minespærringer.

Der vil om Dagen være Passage for Handelsskibe gennem Minespærringerne
under Vejledning af Lods.

Nordfra kommende Skibe skal ankre 4 Sømil retv. N. for *Knudshoved* Fyr-
taarn, sætte Lodsflag og afvente Lodsens Ankomst.

Sydfra kommende Skibe skal ankre retv. SW. for *Omo* Fyrtaarn, sætte Lods-
flag og afvente Lodsens Ankomst.

Skibe kommende fra Farvandet Syd for Fyn skal ankre 1 Sømil retv. S. for
Knudshoved Fyrtaarn, sætte Lodsflag og afvente Lodsens Ankomst.

Skibe kommende fra *Smaalandsfarvandet* skal ankre retv. E. for *Omo*, sætte
Lodsflag og afvente Lodsens Ankomst.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Udenrigsministeriet meddeler følgende:

Den tyske Regering har til Efterretning for Søfarende bekendtgjort Advarsel
derom, at Skibe nærmer sig til Steder, fra hvilke krigsførende Flaader kan tænkes at
vilje foretage Angreb, samt Havne og Rede, hvor Troppetransporter kan tænkes ind-
og udskipet, da det kan forventes, at der paa saadanne Steder vil finde Mineudlæg-
ninger Sted.

I. Østersøen.

1610. Sverrig S.-Kyst. Slukning af Fyr.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/858. Stockholm 1914.)

Samtlige Fyr og Lystønder, der kan ses fra Søen, paa *Sverrigs S.-Kyst* og med *Trelleborg*, $55^{\circ} 22' N.$, $13^{\circ} 09' E.$ (dog ikke *Trelleborgsvædd* Fyrskib og Lystønderne ved Indsejlingen til *Trelleborg*) til og med *Utlöngan*, $56^{\circ} 00' 50'' N.$, $15^{\circ} 47' 28'' E.$ samt *Ölands Södra Udde* Fyr, $56^{\circ} 11' 50'' N.$, $16^{\circ} 24' 04'' E.$, slukkede.

1611. Sverrig. Karlskrona. Godnatt Fyr og Esten Lystønde slukket. Advars

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/857 og 855. Stockholm 1914.)

Godnatt Fyr $56^{\circ} 08' 33'' N.$, $15^{\circ} 35' 54'' E.$, og *Esten* Lystønde, $56^{\circ} 03' 42'' N.$, $15^{\circ} 34' 40'' E.$ er slukkede indtil videre. Man advares mod at søge ind til *Karlskrona* om Natten.

1612. Sverrig. Karlskrona og Färösund. Sømineøvelser.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/856. Stockholm 1914.)

Ved det S.-lige Indløb til *Karlskrona*, $56^{\circ} 06' N.$, $15^{\circ} 36' E.$, og ved det S.-lige Indløb til *Färösund (Gottland)*, $57^{\circ} 51' N.$, $19^{\circ} 06' E.$, afholdes indtil videre Sømineøvelser. Vagthavende ligger ude for at advare Skibe; de føre det internationale Signal M. N. Om Natten giver de Signalet - - - efter *Morses System*, samt Taage enkelte Kanonskud eller gentagne Geværskud.

1613. Sverrig. Öland. Ölands Södra Udde. Udlægning af Fyrskib og Inddr

ning af Lys- og Fløjtetønde udsat.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/851. Stockholm 1914.)

Udlægning af Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. $56^{\circ} 07' N.$, $16^{\circ} 34' E.$ og Inddræning af Lys- og Fløjtetønden paa $56^{\circ} 06' 00'' N.$, $16^{\circ} 23' 30'' E.$ er udsat indtil videre.

1614. Sverrig. Oskarshamn. Furön. Lodsstation midlertidigt flyttet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/874. Stockholm 1914.)

Indtil videre er Lodsstationen flyttet fra *Furön*, $57^{\circ} 17' N.$, $16^{\circ} 37' E.$, til *Ernemara* ved *Oskarshamn*. Indgaaende Fartøjer maa afvente Lodsens Komme indtil videre for *Furön*.

II. Sundet.

1615. Danmark. Sundet. Kjøge Bugt N.-lige Del. Miner udlagt. Spærring for

Sejlads.

Det Farvand, der er begrænset mod E. af *Aftandshage* Meridian ($12^{\circ} 36' E.$) mod S. af *Kjøge* Brøddeparallel ($55^{\circ} 27', 2 N.$) og mod W. og N. af *Sjælland* og *Amagers* Kyster, er spærret for al Sejlads paa Grund af udlagte Miner.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1616. Sverrig. Kattegat og Skagerrak. Fyrbelysning ophørt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/864. Stockholm 1914.)

Ved *Sverrigs* Kyst fra *Kallen*, $56^{\circ} 18' 06'' N.$, $12^{\circ} 27' 11'' E.$, og til den norske Grænse er samtlige Fyr slukket samt Fyrskibene og Lystønderne inddraget.

mineøvelser.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/875 og 876. Stockholm 1914.)

Sømineøvelser afholdes indtil videre:

- 1) i Indløbet til *Kungsbackafjorden* inden for en Linie i E. fra S.-Pynten af *Onsala-halvön (Hällsunds Udde)*, der ligger paa $57^{\circ} 20',5$ N., $12^{\circ} 00'$ E.
- 2) i Indløbene til *Göteborg*, c. $57^{\circ} 42'$ N., $11^{\circ} 35'$ E.
- 3) i Indløbene til *Uddevalla* gennem *Ellelös-fjorden*, *Stigfjorden* og *Hakefjorden* inden for en Linie fra *Essvik*, $58^{\circ} 17'$ N., $11^{\circ} 32'$ E., over *Islandsberg Fyr*, *Eckerö Fyr* SE. for *Mollösund*, *Gråen Fyr* S. for *Klädesholmen* og *Lure Lekskär* Baake til *Korshamn*, der ligger paa $57^{\circ} 50'$ N., $11^{\circ} 42'$ E.

Vagtbaade ligger ude for at advare Skibe; de fører det internationale Signal N. Om Natten giver de Signalet - - - efter *Morses System*, samt i Taage enkelte anonskud eller gentagne Geværskud.

618. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Skydeøvelser.

Ifølge Meddelelse fra det kongelige danske Konsulat i *Göteborg* afholdes Skydeøvelser med Kanoner fra *Oscar II's Fort* d. 10de, 11te, 12te, 13de og 14de August a Kl. 10 Fm. til Kl. 1 Em. Under Skydningen er rødt Flag hejst paa *Ålvsborg*, *St. Varholmen*, *Buskär* og *Geveskär*, og Farvandet er spærret inden for en Linie fra *Ålvsborg* over *Gåsesund*, *Hisingen S.-Kyst*, *Varholmen S.-Pynt*, *Grötö S.-Pynt*, *Buskär Fyr*, *Åltö Huvud*, *Gallö N.-Kyst*, *Brännö* og *Rivö*. *Rivö NE.-Pynt*, *Lerholmen*, *Ålvsborg*.

Dampskibe kan under visse Omstændigheder faa Passage. Anvisninger skal søges. *Göteborg*: $57^{\circ} 42'$ N., $11^{\circ} 37'$ E.

619. Norge. Skagerak. Tønsberg Fjord. Mineøvelser.

(„Efterretninger for Sjøfarande“ Nr. 7/241. Kristiania 1914 og Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

Ved E.-Siden af *Veierland* er udlagt Miner, som er afmærket med 3 røde Tønder med hvid Topbetegnelse, der viser hvidt Lys om Natten. Tøndelinens Retning er orientert misv. NW.-SE. Man skal holde E. om dem. De ligger ude til den 20. August d. A. $59^{\circ} 09'$ N. $10^{\circ} 22'$ E.

Fartøjer, der vil passere *Vestfjorden*, *Vrængen*, *Tjørnørenden*, *Tønsberg Tønde*, maa henvende sig til de udlagte Vagtfartøjer for at blive lodset over Minefelterne. Vagtfartøjerne er stationeret paa begge Sider af *Veierland*.

620. Norge. Drøbaksund. Miner udlagt.

Udenrigsministeriet meddeler, at Krigsminer er udlagt i *Drøbaksund*. Oplysninger om Passage faas mod Legitimation ved Henvendelse til Lodsoldermændene i *Kristiania* og *Drøbak*. *Drøbak*: $59^{\circ} 40'$ N., $10^{\circ} 27'$ E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

621. Frankrig. Mulig Slukning af Fyr.

Udenrigsministeriet meddeler, at den *franske* Regering forbeholder sig for en Tid at slukke Fyrene.

622. Sverrig. Miner udlagt. Advarsel mod Besejling.

Udenrigsministeriet meddeler, at der er udlagt Miner forskellige Steder paa et *svenske* Søterritorium. De stedlige Myndigheders Anvisninger skal følges. Havne maa ikke anløbes uden Lods.

II. Lille-Bælt.

1623. Danmark. Lille-Bælt. Sejlads til Assens Sydfra standset. Sejlads Assens Nordfra kan finde Sted under Vejledning af dansk Vagtskib.

Da Grænsen mellem dansk og tysk Territorium udfor *Thors-Rev* i *Lille-B* ligger saa nær ved nævnte Rev, at Skibe, som passerer der forbi, let kan komme i paa tysk Territorium, hvor Miner kan være udlagt, vil al Sejlads Sydfra til *Ass* være standset, ligesom Sejlads i *Fyr-Renden* ikke maa finde Sted. Sejladsen til *Ass* kan foregaa Nordfra, dog maa Sejladsen i Farvandet mellem *Wedellsborg-Hoved* *Assens* kun foregaa under Vejledning af det danske Vagtskib.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*f Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Overensstemmelse med Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske*
Længder Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder
angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
nødvendigt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Udenrigsministeriet meddeler, at den engelske Regering bekendtgør, at det kan
være nødvendigt at udlægge Miner i *Nordsoen*, ligesom det er bebudet fra tysk Side,
at Steder, der ikke i Forvejen kan angives, og at *Nordsoen* som Følge deraf maa
regnes som farlig at besejle.

VI. Atlanternavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1653. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Sluc Fyrskib ESE. Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2412. Washington 1914.)
En Skonnert, formentlig den fem-mastede Skonnert „George P. Hudson“, ligge sunket i 27 m Vand, $7\frac{1}{2}$ Sm ESE. fra *Pollock Rip Sluc* Fyrskib, der ligger paa $41^{\circ} 36' 40''$ N. $69^{\circ} 53' 47''$ W.
- 1654. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Hen and Chicken Grund. Skær fundet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2416. Washington 1914.)
Et lille Skær med 4,9 m Vand, i 9,1 m Vand, er fundet ved S.-Kanten af *Hen and Chickens* Grund, c. $\frac{7}{8}$ Sm 187° fra *Larchmont Harbor* Fyr, paa $40^{\circ} 54' 13''$ N. $73^{\circ} 44' 03''$ W.
- 1655. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Havn. The Battery. Bargo Office Dock. Moler bygges.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2418. Washington 1914.)
Tre Moler skal bygges ved *The Battery* omtrent 55 m S. for S.-Enden af *Bargo Office Dock*. Under Arbejdet bliver Yderenden af Molerne afmærket med røde Flag eller røde Lanterner. $40^{\circ} 42'$ N. $74^{\circ} 01'$ W.
- 1656. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Ludlam Beach Fyr E Vrag afmærket.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2420. Washington 1914.)
Vraget af Bugserbaaden „Teaser“, omtrent $5,88$ Sm 100° (misv. E. t. S. $\frac{5}{8}$ S. fra *Ludlam Beach* Fyr, er nu afmærket med en Lystønde, der viser rødt Lys med En Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s. c. $39^{\circ} 09' 00''$ N. $74^{\circ} 33' 20''$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1367. København 1914.)
- 1657. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Brandywine Shoal Fyr delvis skjult. Midlertidigt Fyr tændes.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2421. Washington 1914.)
Brandywine Shoal Fyr skjules af en ny Bygning i Pejlinger mellem $126\frac{3}{4}^{\circ}$ og 144° . Et midlertidigt rødt, fast Fyr skal tændes paa den nye Bygning. $38^{\circ} 59' 10''$ N. $75^{\circ} 06' 48''$ W.
- 1658. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Eastern Bugt Miles Floden. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2424. Washington 1914.)
I *Miles Floden* er tændt to hvide, faste Baakefyr:
1) *Herring Island Shoal* Fyr i 3,2 m Vand i følgende Pejlinger: *Bennett Point* højre Kant 44° , *Deep Water Point* 155° .
2) *Fairview Point* Fyr i 1,8 m Vand i følgende Pejlinger: *Bennett Point* 0° *Fairview Point* 125° og *Long Point* 143° .
Flammens Højde for begge Fyr: 5 m. *Long Point*: c. $38^{\circ} 47'$ N. $76^{\circ} 19'$ W
- 1659. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South west Pass. Grund.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2431. Washington 1914.)
En 6,8 m Grund ligger paa Styrbords Side af Ledelinien, c. 730 m 242° fra *Eas Jetty* Fyr, der ligger paa $28^{\circ} 54' 25''$ N. $89^{\circ} 25' 36''$ W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1660. Mexiko. Vera Cruz Havn. Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2432. Washington 1914.)
Et 3,1 m Skær ligger 5 m fra *Promenade Quay* (*Sanidad Wharf*), 150 m fra denne Yderende. Man kan ikke regne at flyde sikkert ind paa dette Sted med mere end 2,4 m Vand. *Vera Cruz*: $16^{\circ} 19'$ N. $06^{\circ} 08'$ W

- 1661. Cuba N.-Kyst. Lucretia Pynt Fyr. Fyrtaarns Farve.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 29/2433. Washington 1914.)
 Fyrtaarnet paa *Lucretia* Pynt er et rundt, graat Stentaarn paa firkantet, hvid Underdel. 21° 04' 24" N. 75° 36' 59" W.
- 1662. Porto Rico W.-Kyst. Pincro Cay W. Skær fundet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 29/2434. Washington 1914.)
 W. for *Pincro Cay* er fundet et stejlt affaldende 3 m Skær, c. 30 m i Udstrækning og beliggende i 8,8 m Vand. 18° 06' 55" N. 67° 12' 00" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1663. Italien W.-Kyst. Livorno N. Vrag forgæves eftersøgt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 290/633. Genova 1914.)
 Vraget af Fartøjet *Enrico R.*, der var sunket ud for Mundingen af *Arno* Floden er forgæves eftersøgt. *Arno* Flodmunding: c. 43° 41' N. 10° 16' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1561. København 1914.)
- 1664. Italien W.-Kyst. Gaeta. Tønder udlagt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 290/631. Genova 1914.)
 I Nærheden af Pynten *S. Antonio* udføres nogle Arbejder, hvorfor en Plads er afmærket med 4 Tønder, fra hvilken Fyret paa *Stendardo* Pynt pejles henholdsvis i 114½°, 970 m Afstand; 117½°, 1000 m Afstand; 120°, 1145 m Afstand; 122°, 1115 m Afstand.
 Det er forbudt at gaa mellem Tønderne. *Stendardo* Fyr: 41° 12' 39" N. 13° 35' 28" E.
- 1665. Italien W.-Kyst. Salerno. Fyrskib atter udlagt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 289/626. Genova 1914.)
Salerno Fyrskib er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. *Salerno*: 40° 40½' N. 14° 45¼' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1306. København 1914.)
- 1666. Italien S.-Kyst. Taranto. Mindre Dybde.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 290/632. Genova 1914.)
 Ud for Pynten, hvorfra Kap *S. Vito* Fyr pejles i 126° og *Montello* Taarn i 85°, er fundet 17 m Vand, hvor Kortet angiver 24 m. *S. Vito* Fyr: 40° 24' 38" N. 17° 12' 20" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

- 1667. Østerrig-Ungarn. Miner udlagt.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 183/1699. 's-Gravenhage 1914.)
 Miner er udlagt paa *Østerrig-Ungarns* Søterritorium.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

- | | |
|-------------------------|--|
| Korts eller
Bogs Nr. | Norge: |
| N 227 | Beiaren og Saltfjorden til Bodø og Folla. 1 : 100 000. (Midlertidig Udgave). |
| N | „Den norske Lods“, Hefte VI, fra Florø til Aalesund. |

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.* "Efterretninger for Søfarende" udgaa ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsviide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er rettvænde (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1624. Danmark. Gjedser-Rov Fyrskib NW. Vrag.
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket c. 0,2 Sm NW. for *Gjedser-Rov Fyrskib*, der ligger paa 54° 27' (54") N. 12° 09' (42") E.

1625. Sverrig. Bottniske Bugt. Udlægning af Lystønder udsat.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/850. Stockholm 1914.)

Lystønderne, der i August og September skulde have været udlagt ved *Gerdastrand*, paa c. 63° 01' 00" N. 20° 44' 45" E., ved *Västra Finngrundsbanken* paa c. 60° 59' 12" N. 18° 03' 20" E. og ved *Ostra Finngrundsbanken* paa c. 60° 54' 45" N. 18° 27' 15" E., bliver foreløbig ikke udlagt.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1012. København 1914.)

1626. Sverrig. Bottniske Bugt. Sörgadden. Lystønde udlægges foreløbig ikke.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/848. Stockholm 1914.)
Sörgadden Lystønde, 63° 33' 18" N. 20° 50' 30" E., udlægges indtil videre ikke.

1627. Finland. Bottniske Bugt. Snipan. Fyrskib og Somærker inddraget.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/859. Stockholm 1914.)
Snipan Fyrskib, 63° 26' N. 20° 43' E., og en Del af Somærkerne i dets Nærhed er inddraget.

1628. Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Högland. Afmærkning forandret.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/860. Stockholm 1914.)
Vagren med W.-lige Topbetegnelse ved *Högland Norra Grund* ved Farvandet *Jungfrusund—Pargasport* er flyttet c. 90 m hen til 60° 06' 32" N. 22° 18' 52" E.

1629. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Somærker udlagt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/862. Stockholm 1914.)
Nye Somærker er udsat:

1) *Hästö-Busö* Lodsstation. En Vager med Ballon S. for *Segelskärs Nygrund*, i 9 m Vand, paa c. 59° 44' 07" N. 25° 25' 00" E. Der er altsaa nu 2 Vagere ved Grundens S.-Side.

2) *Jussarö* Lodsstation. En Vager med E.-lig Topbetegnelse ved Braadlet c. 0,2 Sm E. for Mærket paa *Skottlandet*. Vagren ligger i 9 m Vand paa c. 59° 50' 57" N. 23° 36' 19" E.
(Kort Nr. 155.)

7) rødt i	—	54°	-	88°;	
8) hvidt i	—	97°	fri N. om	<i>Flaten</i> og <i>Sostrene</i> til 99° fri S. om	
				<i>Varefaldet</i> . (I denne Vinkel ligger 1,9 m	
				<i>Digerfald</i>);	
9) rødt i	—	99°	til 108°	fri N. om <i>Storeskallen</i> ;	
10) hvidt i	—	108°	-	113°	fri S. om <i>Esterfaldet</i> ;
11) grønt i	—	113°	-	132°	fri N. om <i>Hausene</i> ;
12) rødt i	—	132°	fri E. om	<i>Skropen</i> og <i>Grunden</i> ;	
13) hvidt i	—	163°	fri W. om	<i>Ektenskjærskallen</i> ;	
14) grønt i	—	166°	fri E. om	<i>Ektenskjærerne</i> ;	
15) rødt i	—	185°	fri W. om	<i>Saaren</i> ;	
16) hvidt i	—	185°	fri W. om	<i>Storholmfaa</i> , til 263°	
17) rødt i	—	260°	fri S. om	<i>Storholmfaa</i> , til 263°	
62° 44' 35" N.	6° 21' 25" E.	263°	til 274°.	Baaen ud for <i>Rodsokbugten</i> ;	

645. Norge. Søndmøre. Harhamso N. Baaer fundet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/237. Kristiania 1914.)

I Sundet mellem *Harhamso* og *Ulleholm* ligger 2 0,9 m Baaer henholdsvis c. 80 m og 120 m misv. NNW. 1/2 W. for Jernstangen NW. for *Nøtskjær*. Disse Baaer vil blive bortsprængt. Jernstangen: 62° 40' 55" N. 6° 12' 00" E.

646. Norge. Søndmøre. Rundo Fyr NE. Grund undersøgt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/238. Kristiania 1914.)

Paa Grundens *Sveet*, c. 500 m misv. NE. for *Rundo Fyr* er der 2,8 m Vand. De o lidt E.-ligere liggende Grunde, *Skjærfaen* og *Rautendfaen*, har større Udstrækning og lægere Vand end tidligere angivet. *Rundo Fyr*: 62° 24' 50" N. 5° 35' 30" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2189. København 1913.)

647. Norge. Bergen NE. Osterfjorden. Mostrømmen. Uddybningsarbejder.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/240. Kristiania 1914.)

I *Mostrømmen* foretages Uddybningsarbejder til omtrent 15. September d. A. Strømmen er spærret i Arbejdstiden om Dagen, samt fra Kl. 6 Em. til Kl. 6 Fm. Der abnes for Gennemfart mellem Kl. 8 1/2 og 9 Fm., Kl. 12 og 1 samt 3 1/2 og 4 Em. og desuden, naar der er strømstille om Dagen, c. 60° 46' N. 5° 44' E.

648. Norge. Hauge sund NW. Skaarholmen. Oplysning om Grunde.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/229. Kristiania 1914.)

1) Stagen paa *Vestre Flu (V. Skolten)* ligger ikke paa Grundens W.-Kant, men paa det lægste Sted, der har 9,1 m Vand. 59° 25' 17" N. 5° 11' 8" E.
2) 7,5 m Baaen S. for *Skaarholmen* ligger c. 120 m misv. S. 1/2 W. for Pladsen Kortet; mindste Dybde er 4,7 m. 59° 25' 17" N. 5° 12' 3" E.
3) Dybden paa *Indrefua* (Stage) er 2,8 m.

649. Nordsøen. Borkum-Riff. Fyrskib inddraget.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 182/1693. 's-Gravenhage 1914.)

Borkum-Riff Fyrskib er inddraget. 53° 46' 3" N. 6° 04' 3" E.

650. Holland. Wester Ems. Fyrskib inddraget.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 182/1694. 's-Gravenhage 1914.)

Fyrskibet *Westerems S.* er inddraget. 53° 38' N. 6° 17' 7" E.

651. Holland. Ems. Lodstjeneste indstillet.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 184/1702. 's-Gravenhage 1914.)

Lodsfartøjerne ud for Mundingerne af *Ems* er inddraget. c. 53° 39' N. 6° 20' E.

652. England. Humber Floden. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1233. London 1914.)

Indgaaende Skibe til *Humber* Floden skal gaa mellem *Bull* Fyrskib og *Spurn Point*, der ligger paa 53° 34 1/2' N. 0° 06 3/4' E.

- („Underrøttelser for søfarmande“ Nr. 31/813. Stockholm 1914.)
- Nye Søværker er udsat:
- 1) *Pilkäppari* Lodstation. En Vager i 9 m Vand S. for et 4,9 m Skær i Farvandet S. om *Palkonsaari* Holme. 60° 26' 38" N. 27° 48' 05" E.
 - 2) En Vager i 4,9 m Vand N. for Revet, som strækker sig NNE. ud fra Øen *Saiskär* N.-Side, 60° 02' 52" N. 28° 23' 15" E.
 - 3) Vagren S. for *Lautanen-passa*, paa 60° 00' 20" N. 28° 21' 08" E., er flyttet SW. hen til S.-Kant af en nyfunden 3,9 m Grund, *Ulinna*. 60° 00' 00" N. 28° 20' 40" E.

II. Sundet, Smalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 1631. Sverrig. Sundet. Viken—Höganäs. Grund. Afmærkning forandret.**
(„Underrøttelser for søfarmande“ Nr. 30/822. Stockholm 1914.)
I det indre Farvand mellem *Viken* og *Höganäs* er fundet en 2,6 m Grund paa 56° 10' 15" N. 12° 33' 10" E. Kysten, der stod ud for *Lerberget* paa 56° 10' 39" N. 12° 32' 52" E., er flyttet hen ved W.-Siden af den nyfundne 2,6 m Grund.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 217 og 248. Danske Lods Side 271.)
- 1632. Sverrig. Sundet. Flinterønden. Gustav af Klint. Vager mangler.**
Ifølge Indberetning fra forbipasserende Dampere mangler den røde Vager med 1 opadvendt Kost over en Ballon ved *Gustav af Klint* Grund. 55° 38' 00" N. 12° 52' 30" E.
- 1633. Danmark. Store-Bælt. Afmærkning inddraget.**
Lys- og Fløjtebønden „*Halskov-Rev*“, 55° 20' 16" N. 11° 02' 51" E., samt den røde Spidstønde med 3 Koste, *Sprogø-NE-Pulle*, og den røde Spidstønde med 2 Koste, *Sprogø-E-Rey*, er inddraget.
- 1634. Kattegat. Store-Middelfrund. Ombytning af Lystønde med Lys- og Fløjtebønde udsat.**
Indtil videre ombyttes Lystønden paa E.-Siden af *Store-Middelfrund* ikke med en Lys- og Fløjtebønde. 56° 33' 25" N. 12° 07' 15" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1019. København 1914.)
- 1635. Farvandet Syd for Fyen. Klørdyb. Afmærkning indtages.**
Anduvningsvagren *Klørdyb S.*, 54° 50' (37") N. 10° 33' (02") E. og Afmærkningen i *Klørdyb* samt Ledebankerne paa W.-Enden af *Længeløben* bliver inddraget.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1636. Danmark. Kattegat. Sjælland. Tisvilde. Skydning aflyst.**
Den planlagte Skydning fra *Melby-Tollerup Oerderen* i August og September d. A. vil ikke finde Sted, ligesom Farvandet ud for Skydepladsen ikke vil blive afsperret.
Tisvilde Havn: 56° 03' N. 12° 03' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1337. København 1914.)
- 1637. Sverrig. Kattegat. Kullen. Taagesignal forandres.**
(„Underrøttelser for søfarmande“ Nr. 30/823. Stockholm 1914.)
I Løbet af 1914 skal Taagesignalet ved *Kullen* Fyr forandres. Signalet skal gives med Sirene, der giver To-Stød hver 3 m. 56° 18' 06" N. 12° 27' 11" E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 217 og 248. Danske Lods Side 253.)
- 1638. Sverrig. Kattegat. Hallands Väderö. Taagesignal forandres.**
(„Underrøttelser for søfarmande“ Nr. 30/821. Stockholm 1914.)
I Løbet af 1914 skal Taagesignalet ved *Hallands Väderö* Fyr forandres til et Knaldsignal. Et-Knald hver 3 m. 56° 27' 00" N. 12° 32' 50" E.
(Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Lods Side 253.)

- („Underrøttelser for søfarmande“ Nr. 30/826. Stockholm 1914.)
Paa S.-Siden af Sundet *Svanningen* skal tændes et Lynfy, der viser To-Ly. Hver 6 s., paa 58° 19' 38" N. 11° 50' 59" E. Lyset skal være:

1. grønt i Pejlinger fra c. 55° til c. 66°;
 2. hvidt i — c. 66° gennem 180° til c. 325°.
- B) Paa *Lövåberget* ved S.-Siden af Mundingen af *Bygåden*, paa 58° 20' 53" N 11° 55' 00" E., skal tændes et Lynfy, der viser To-Lyn hver 6 s. Lyset skal være:
1. grønt i Pejlinger fra c. 54° til c. 62°;
 2. hvidt i — c. 62° - c. 65°;
 3. rødt i — c. 65° - c. 70°;
 4. hvidt uforstyrret i Pejlinger fra c. 70° til c. 126°.
- C) Lyret paa N.-Siden af Sundet *Svanningen*, paa 58° 19' 42" N. 11° 50' 58" E. skal forandres saaledes, at Lyset bliver:

1. fast grønt i Pejlinger fra c. 229° til c. 244°;
 2. — hvidt i — c. 244° - c. 15°;
 3. — rødt i — c. 15° - c. 105°.
- (Kort Nr. 236.)

- 1640. Norge. Skagerrak. Kragerø. Skatotsund og Langaarsund. Baer.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/228. Kristiania 1914.)
Følgende Baer er fundet:
- 1) En 5,5 m Baae, c. 80 m misv. NE. for den E.-ligste af de to Jernstænger Farvandet N. om *Ryllerholmene*.
 - 2) En 6 m Baae, c. 125 m misv. N. 3/4 E. fra Stagen paa 3 m Baaen i Sundet W. for *Ryllerholmene*, der ligger paa 58° 52' N. 9° 31' E.
 - 3) En 4 m Baae, c. 150 m misv. NE. t. E. fra Jernstængen ved *Svaneflekken* i *Langaarsund*. Man skal paa N. om denne Baae. *Svaneflekken*: 58° 53', N. 9° 30', E

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1641. Norge. Vaagan. Leka. Oplysning om Grund.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/272. Kristiania 1914.)
Omtrent 60 m N. for og inden for Grunden fra 3 m Baaen c. 300 m misv. NNW for *Rødøen* ligger en Baae, som falder tør ved Lavvande. *Rødøen*: 65° 03' N. 11° 30 1/2' E
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/273. København 1912.)
- 1642. Norge. Kristinnsund WSW. Eskilsoviken. Grund undersøgt.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/239. Kristiania 1914.)
I *Eskilsoviken* findes:
- 1) En 2,5 m Baae c. 700 m misv. W. t. N. 3/4 N. fra Pynken paa S.-Siden a. *Kirkenaggen*.
 - 2) En 2,8 m Baae c. 500 m misv. NW. t. W. 3/4 W. fra samme Punt.
 - 3) En 1,9 m Baae c. 450 m misv. NW. t. W. 1/4 W. fra samme Punt, som ligger paa 63° 04' N. 7° 38' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/809. København 1913.)
- 1643. Norge. Molde. Jendensbugeten. Julsundet. Grund undersøgt.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/234. Kristiania 1914.)
En 3,8 m Baae ligger c. 300 m misv. SE. 1/4 E. fra S.-Pynken af *Laudobnen* som ligger paa 62° 47' 30" N. 6° 58' 53" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/611. København 1914.)
- 1644. Norge. Yksnohesa. Fyrlampe forandret.**
(„Underrøttelser for søfarmande“ Nr. 14. Kristiania 1914.)
Lyset fra *Yksnohesa* Fyrlampe er nu:
- 1) hvidt i Pejlinger fra 295°, fri S. om *Haro*, til 309°, fri N. om *Vaageholmen*;
 - 2) rødt i — 309° til 314°. midt i Sundet mellem *Vaageholmen* og *Fjortoll*;
 - 3) grønt i — 314° - 343°, fri W. om *Gulien*;
 - 4) hvidt i — 343° - 8°, fri E. om *Jevogen*;
 - 5) rødt i — 8° - 39°, fri W. om *Helgebæaen*;

brydelse: Det Forenede Dampskibsselskab kunde forære Staten det og drive det ogsaa) . . . og ogsaa drive det. Ja, men saa kan det ikke drives for 40,000 Kr. 1912 og 1913 har ganske vist været gode Aar, men 1915 bliver maaske et mindre godt Aar. Eventuelt kunde Aktionærerne i Det Forenede Dampskibsselskab maaske blive noget skeptiske overfor denne Anvendelse af Selskabets Midler. Det er dog Aktionærerne, ikke Direktør Host, som skal betale.

Til Skibsreder Carlsen vil jeg sige, at naar Navigationslærer Christensen sagde, at der var konfereret med Kredsstyrelsen fra Ærø, er han paa den rette Side, og hvis Hr. Carlsen ikke erkender det, tager han fejl. Da Hr. Christensen gik ind paa at blive Medlem af Udvalget, hvad han gjorde modstræbende, var det først efter at have sikret sig fuld Tilslutning til det Standpunkt, han nævnte, i alt væsentligt Mindretallets Forslag, og det lyder paa en Sejlads af 12 Maaneder mellem de to Eksaminere og tvungen Skibsførereksamen saavel som tvungen Styrmandseksamen. Her har Dansk Sejlskibsrederi-Forening skiftet Standpunkt. Referatet af Generalforsamlingen i Marstal for henvend 10 Aar siden vil vise, at jeg har Ret i min Opfattelse. Min Hukommelse svigter mig ikke i saa Henseende, selv om Aarstallet maaske skulde være fejl. Hr. Hansen erklærer, at han har altid været for, at Eleverne skulde kunne tage Styrmandseksamen og umiddelbart derefter læse til og bestaa Skibsførereksamen. Møderne i Kommissionen er ganske vist til en vis Grad hemmelige, men jeg tør dog sige, at ved Møderne har det ikke givet sig Udslag af nogen som helst Art, hvad Protokollen vil udvise. Der blev sagt, at den unge Mand maatte ikke standses ved at skulle tilbage til Skolen efter at have sejlet som Styrmand. Men hvis han har nøjedes med Styrmandseksamen og er bleven 30 til 35 til 40 Aar gammel, og der tilbyder sig Chance for at blive Dampskibsfører, tvinges han alligevel til at gaa tilbage til Skolen i en Alder, da han ikke egner sig dertil. Jeg er enig i, at Søfart mellem Eksaminerne har en udmærket Indflydelse med Hensyn til senere Læsning, saalænge vi vedbliver at være Unge. Men det samme gælder ikke, naar vi bliver ældre, for saa er vore Hjerneceller undergaaet en Forandring, og det er ikke til det gode i Retning af at lære; selv om Livet har lært os en Del, egner vi os ikke til at læse til Eksamen. Derfor mener vi, at den Sejlads, som er nødvendig, bør lægges mellem to Eksaminere, og at det vil, som Skibsreder Petersen mener, betyde en Svækkelse af Tilgangen, skylder Hr. Petersen os Bevis for. Jeg tror det modsatte, saa kan min Tro være lige saa god som hans. Jeg har nogle Gange, hvor jeg har staaet overfor Repræsentanter for dansk Sejlskibsfart, haft den Skabne at have en modsat Mening af deres. Desværre har min Mening vist sig at være den rigtige. Hvis vi faar den ny Ordning, hvad jeg haaber, vil det, naar der er gaaet 15 Aar, vise sig, at min Tro har været den rette.

Formanden: Jeg vil kunne henvise til de mange Udtalelser, der er faldet i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvorigennem vort Standpunkt er kommet frem, og jeg vil spørge, om man deraf kan paavise, at Foreningen har skiftet Standpunkt i denne Sag. Jeg tror det ikke, vi har i det væsentlige beholdt samme Standpunkt. Men man er nødt til at forhandle. Men med Hensyn til at skifte Standpunkt vil jeg sige, at den — nu tænker jeg ikke paa Sejlskibsrederi-Foreningen — den Mand, som kan skifte Standpunkt, betragter jeg som en Hædersmand. Fordi man for 10 Aar siden saa paa en bestemt Maade paa en Sag, er man ikke nødt til vedvarende at have samme Syn paa den, naar man ser, at Tiderne har skiftet. Man maa erkende Forandringerne og rette sig derefter.

Skibsreder Carlsen: Jeg har aldrig benægtet, at Navigationslærer Christensen har forhandlet med os. Han tilbød jo at trække sig tilbage, fordi han ikke kunde udrette noget efter vore Synspunkter, og det sagde vi nej

til. Da han holdt op, sagde han udtrykkelig: Nu er det eders Sag, nu har jeg gjort, hvad jeg kunde. Men jeg vil spørge Hr. Christensen, om de andre, som vi kalder vore Modstandere, har forlangt den mindste Smule mere? Han er gaaet med til alt, hvad de har forlangt, efter hvad jeg hører i Dag, og han sad dog som vor Repræsentant og skulde varetage vore Interesser.

Formanden: Jeg glemte for en lille Sag. Hr. Christensen talte om, at vi havde vekslet Skrivelser. Jeg takker Hr. Christensen for, at han var saa venlig at sende os den Skrivelse; men som han vil erindre, var mit Standpunkt den Gang det, at da vor Repræsentant havde indtaget et Standpunkt noget forskelligt fra vort, beklagede jeg det, men mente, vi ikke saa godt kunde blande os deri, da vi nu engang havde betroet os til ham. Det skrev jeg til Hr. Christensen. Dertil svarede Hr. Christensen: »Naar De tillige mener, at der ikke er mere at gøre i den Sag, synes jeg ikke, det passer; thi hverken De eller Dansk Sejlskibsrederi-Forening er bunden ved den Stilling, jeg mulig vil se mig nødsaget til at indtage.« Altsaa, Hr. Christensen gav os selv Ordet for, at hvis vi ikke fuldt ud skulde sympatisere med hans Mening, vilde han respektere, at vi havde en anden Mening, ligesom vi respekterer hans Mening. Endvidere tilføjede Hr. Christensen: »at mine Synspunkter skulde falde fuldt ud sammen med Foreningens er næppe tænkeligt«, men han nærede Haab om, at der alligevel skulde komme et Resultat ud af Arbejdet. Ogsaa der siger Hr. Christensen, at han ikke kan dele vore Synspunkter. Derfor mener jeg, at De, Hr. Christensen, ikke kan tage os fortrydeligt op, at vi ikke kan dele Deres Anskuelse, men har en afvigende Mening. Jeg haaber ikke, det skal give Anledning til Misforstaaelse. Vi vil nødigt, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening skulde have en Misforstaaelse med en Mand, vi nærer saa megen Agtelse for.

Mægler S o f u s H a n s e n, Thuro: Jeg tror at være i Overensstemmelse med Forsamlingens Flertal, naar jeg siger Tak for, hvad Bestyrelsen har præsteret i denne Sag, og naar 98 pCt. af Forsamlingen har givet Bestyrelsen deres Tilslutning, tror jeg at være i Overensstemmelse med Forsamlingen, naar jeg beder Bestyrelsen fremdeles gaa videre i samme Retning.

Navigationslærer Christensen: Jeg henviste for til min Skrivelse. Det vilde være urimeligt, om Foreningen skulde være bunden til det Standpunkt, jeg har indtaget i Kommissionen, for saa skulde der have foreligget fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening et rent og klart Program, som jeg skulde søge at gennemføre, men den Opgave har ikke i den Forstand foreligget. Tildels har der foreligget noget. Straks da jeg blev valgt ind i Udvalget, fik jeg fra Fællesrepræsentationen alle de Akter, der overhovedet har været behandlet i Fællesrepræsentationen i Forbindelse med denne Sag, og der var netop fremhævet, hvorledes Fællesrepræsentationen har taget Standpunkt overfor Flertallet i den bekendte Kommission. Jeg henvendte mig da til Formanden, Hr. Will, og bemærkede udtrykkelig, at jeg kunde ikke give min Tilslutning, og spurgte, om jeg var bunden til noget. Dertil blev der svaret Nej, jeg maatte selvfølgelig kun gaa efter min egen Overbevisning. Dette har jeg gjort.

Hvad Formanden siger med Hensyn til at skifte Standpunkt, er jo fuldstændig korrekt. Jeg mener netop, at naar man ser, der kommer noget bedre, som fører i samme eller tildels i samme Retning, som man har arbejdet for, skal man virkelig tage imod det. Men jeg vil hævde, at det ikke er mig, men Skibsreder Carlsen, som ikke har forstaaet Situationen, og ikke har forstaaet den Opgave, som har foreligget. Der blev gjort en Bemærkning om, at jeg havde overladt til Foreningen at føre Sagen videre og havde sagt, at jeg kunde ikke gøre mere, eller noget lignende. Det refererer sig maaske til Modet i Svendborg d. 13. Januar 1911, eller naar det var.

Jeg var ogsaa indkaldt til Bestyrelsesmødet i Svendborg, og det havde været min Agt at søge Lejlighed til forinden at faa Føling med hele Bestyrelsen, men jeg fik ikke Lejlighed til det. Formanden ved, at der blev ført Korespondance, men han kunde ikke møde, og af den Grund kom Sagen ikke frem paa det første Møde. Det fremgaar af min Skrivelse til Formanden. Men saa var der et senere Møde, hvor Formanden var til Stede; der kom Spørgsmaalet frem, og der forelaa de Hovedpunkter, som Foreningen skulde tage Stilling til, og der bemærkede jeg — hvordan Ordene faldt, kan jeg ikke sige, men det var saadan noget som —: jeg kan selvfølgelig ikke binde de Herrer Bestyrelsesmedlemmer, de har frie Hænder og har Lov til at gøre, hvad de finder for godt; jeg har gjort, hvad jeg kunde, og at de arbejder i den Retning, de ønsker, har jeg ikke noget imod. Men selv om jeg har udtalt mig saadan, griber det ikke forstyrrende ind i min hele Stilling til Sagen paa det Tidspunkt. Og ét er sikkert, jeg har i hvert Fald ikke underskrevet Protokollen og ikke givet min Tilslutning.

(Fortsættes.)

Kongelig Anordning

angaaende

de Regler, der bør iagttages til Betryggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter.

(Udstedt den 6. August 1914.)

§ 1.

Naar dansk Handelsskib i aaben Sø eller paa en krigsførende Magts Soterritorium præsenteres af noget af krigsførende Magter tilhørende, armeret Skib, har det paa Chefens Begæring uvægerlig at forevise Skibspapirerne, nemlig Nationalitets- og Registrerings-Certifikat (eller i Mangel af saadant et af dansk Konsul udstedt Interims-Nationalitets-Certifikat), Skibsbemandingslisten, Udklaringsbeviset og Ladningspapirerne. Hverken for Visitationen eller medens denne staar paa, maa Papirer vedrørende Skibet eller Ladningen skjules, kastes øverbord eller tilintetgøres. Intet dansk Skib maa være forsynet med dobbelte Skibspapirer eller føre andet Flag end det danske.

Uden dertil i hvert enkelt Tilfælde indhentet Tilladelse fra Udenrigsministeriet bliver intet Interims-Nationalitets-Certifikat af udfærdigede for noget Skib, der under Krigen eller i de sidste seks Maanedes for deus Udbrud har sejlet under nogen af de krigsførende Staters Flag.

§ 2.

Skulde det, medens et dansk Fartøj befinder sig i Udlandet, være nødvendigt dér at antage fremmede Sømand, bør fortrinsvis neutrale Staters Undersaatter forlyses. Enhver Forandring, som sker med Mandskabet, bør tilligemed Grunden dertil paa behørig Maade angives i Skibsbemandingslisten, som derefter skal forelægges vedkommende danske Konsul til Paategning om den stedfundne Paamonstring. I Tilfælde af, at dansk Konsul ikke findes paa Stedet, skal Paamonstringen søges attesteret af vedkommende Øvrighed, Notarius publicus eller anden Myndighed, som efter Stedets Ret nyder offentlig Troværdighed.

§ 3.

Ingen Skibsfører maa sejle til nogen Havn, som er blokeret af en af de krigsførende Magter. Han har saa vidt muligt at skaffe sig Oplysning om, hvorvidt Adgangen er fri til den Havn, hvortil han agter sig. Dersom han ved Indsejlingen til en Havn, hvis Blokade var ham ubekendt, præsenteres af et Skib under vedkommende krigsførende Magts Orlogsslag, og det tilkendegives ham af den kommanderende, at Havnen er blokeret, har han ufortøvet at fjerne sig derfra uden at søge hemmelig at indsnige sig i Havnen.

Ved en blokeret Havn forstaas en saadan, som er blokeret effektivt, d. v. s. af en Styrke, der er tilstrækkelig til faktisk at afskære Adgangen til den blokerede Kyst.

§ 4.

Som ubetinget Krigskontrabande, der vil kunne konfiskeres af en krigsførende Magt, naar Varerne ad direkte eller indirekte Vej befordres til den anden af de krigsførende Magters Territorium eller til noget af den besat Territorium eller til dens Stridskræfter, anses:

1. Vaaben af enhver Art, derunder indbefattet Jagtvaaben, samt enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne,
2. Projektiler, Karduser og Patroner af enhver Art, samt enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne,
3. Krudt og Sprængstoffer, der særlig er bestemte til Krigsbrug,
4. Lavetter, Ammunitionsvogne, Forstillinger, Trænvogne, Feltesser og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne,
5. Militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande, der er kendelige som saadanne,

6. Militære Seletøjsgenstande af enhver Art, der er kendelige som saadanne,
7. Ride-, Træk- og Lastdyr brugelige i Krig,
8. Lejrmateriel og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne,
9. Panserplader,
10. Krigsskibe og -fartøjer og Dele dertil, naar de efter deres Natur kendelig kun kan anvendes paa et Krigsskib,
11. Instrumenter og Apparater, som udelukkende er forfærdigede til Fabrikation af Krigsammonition, til Fabrikation eller Reparation af Vaaben og Materiel til Land- eller Søkrig.

§ 5.

Som betinget Krigskontrabande, der vil kunne konfiskeres af en krigsførende Magt, naar Varerne befordres til Brug for den anden af de krigsførende Staters væbnede Magt eller Administration, i sidste Tilfælde medmindre Genstandene faktisk ikke kan benyttes under den stedfindende Krig, anses:

1. Levnedsmidler,
2. Fødestoffer og Korn, der er egnet til Kvægfoder,
3. Beklædningsgenstande, vævede Stoffer dertil og Fodtøj, som er egnet til militært Brug,
4. Guld og Sølv, monteret eller i Barrer, Pengesedler,
5. Befordringsmidler af enhver Art, som kan bruges i Krig, saavel som Dele dertil,
6. Skibe, Baade og Fartøjer af enhver Art, Flydedokke, Indretninger til Tordokke saavel som Dele dertil,
7. Fast eller rullende Jernbanemateriel, Materiel til Telegrafer, Radiotelegrafer og Telefoner,
8. Luftskebe og Flyvemaskiner, Dele dertil, der er kendelige som saadanne, samt Tilbehør, Genstande og Materialer, der kendelig skal tjene til Luftsejls eller Flyvning,
9. Brændselstoffer og Smørestoffer,
10. Krudt og Sprængstoffer, som ikke særlig er bestemt for Krigsbrug,
11. Pigtraad samt Redskaber, bestemte til at fastgøre eller overlippe samme,
12. Hestesko og Materialer til Skoning af Heste,
13. Seletøjs- og Sadelgenstande,
14. Kikkerter, Teleskoper, Kronometre og alle Slags nautiske Instrumenter.

Den i Slutningen af første Stykke nævnte Begrænsning gælder ikke for de under 4 nævnte Genstande.

For det Tilfælde, at Forandringer eller Tillægsbestemmelser med Hensyn til Krigskontrabande skulde blive nødvendige, bekendtgør Udenrigsministeriet efter derom indhentet nærmere allerhøjeste Resolution det videre fornodne.

§ 6.

Det er danske Skibe forbudt,

1. at sejle med det specielle Formaal at transportere enkelte Personer, som er indlemmede i en af de krigsførende Parters væbnede Magt, eller for at befordre Efterretninger i nogen af de krigsførende Magters Interesse,
2. at transportere en af de krigsførende Magter tilhørende Militær-afdeling eller Personer, som under Rejsen yder direkte Bistand til en af de krigsførende Magters Operationer,
3. at tage Del i Fjendtlighederne,
4. at staa under Kommando eller Kontrol af en Agent, der er sat ombord af en af de krigsførende Magter,
5. at lade sig tidsbefragte eller paa anden Maade som Helhed befragte af en af de krigsførende Magter til Benyttelse under Krigen,
6. med Magt at yde Modstand mod en beføjet Udøvelse af Retten til Standsning, Eftersøgning eller Beslaglæggelse ved en af de krigsførende Magters armerede Skibe.

§ 7.

Det er forbudt paa dansk Omraade at ekvipere eller udruste noget Skib, som er bestemt til at krydse eller til at medvirke ved fjendtlige Operationer imod en af de krigsførende Magter.

§ 8.

Det er forbudt danske Undersaatter at ekvipere eller udruste noget Fartøj, der skal benyttes til Kaperi mod nogen af de krigsførende Magter, deres Undersaatter eller Ejendom, eller deltage i et saadant Fartøjs Udrustning eller Ekvipering.

Ej heller maa dansk Undersaat tage Tjeneste om Bord paa noget Kaperfartøj.

§ 9.

Skulde et dansk Skib blive opbragt, skal dets Forer i den Havn, hvortil Skibet bringes, til den derværende danske Konsul, hvis en saadan findes, men i modsat Fald til den nærmeste danske Konsul, afgive en fuldstændig og behørig bekræftet Fremstilling af alle Omstændigheder ved samt Forløbet af den skete Opbringelse.

For saa vidt nogen Skibsfører anser sig for berettiget til at beklage sig over den Behandling, han har modt af nogen af de krigsførendes armerede Skibe, har han saarest muligt at frenkomme med sin Reklamation til Udenrigsministeriet eller til et kongeligt Gesandtskab eller Konsulat.

§ 10.

Denne Anordning træder straks i Kraft.

Generalforsamlinger.

Nordisk Skibsrederforening,

afholdt den 30. f. M. sin 25de ordinære Generalforsamling paa Hotel Phoenix, under Ledelse af Højesteretssagfører A. M. S. S. S.

Bestyreren, Hr. J. Jantzen, aflagde Aarsberetningen, af hvilken det fremgaa, at der den 31. Decemher i Fjor var indtegnit i Foreningen 2,385,849 Tons mod 2,251,503 Tons det foregaaende Aar, saaledes at der har været en Tilgang af 134,346 Tons. Tonnagen fordeler sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge: 1,545,282, Sverige: 428,643, Danmark: 356,808, andre Lande: 55,116.

Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 155.

I Aaret 1913 er registreret 1,384 ny Sager, af hvilke det blev nødvendigt at forelægge 171 for Bestyrelsen. Af disse er 21 vundne (heraf ved Voldgift 12), 12 er tabte (heraf ved Voldgift 9), forligt 32 (heraf med det fulde Beløb 17) og 5 er opgivne.

Regnskabet, der balancerer med Kr. 255,079.02, og paa hvilket Kontingentbidraget for sidste Aar figurerer med Kr. 208,852, godkendtes.

Efter Tur fratraadte følgende Medlemmer af Bestyrelsen: For Danmark Generalkonsul Johan Hansen og Konsul D. Lauritzen; for Sverige Hr. A. A. Johnson og Hr. Sigurd Hedberg; for Norge Hr. Camillo Eitzen og Hr. Sigurd Herlofson. Af Lokalbestyrelsen: Hr. A. F. Klaveness og Hr. Fred. Olsen. Alle genvalgte.

Diskussion.

Efter Bestyrelsens Ønske frembragte Bestyrer Jantzen derefter nogle Sager, der havde givet betydningsfulde Erfaringer, og som understregede Redernes lidet betryggede Stilling overfor usolide Befragtere. De fremdragne Tilfælde var egnede til at bringe Spørgsmaalet om Sikkerhedsstillelse for de Terminer, der forfalder, mens Rejsen staar paa, i Forgrunden.

Endvidere diskuteredes Spørgsmaalet om Redernes og Skibsbefragternes respektive Forhold overfor Ansvarer med Hensyn til Havari, og Generalkonsul Johan Hansen understregede Ønskeligheden af Indførelsen af ensartede internationale Regler for Kollisions-tilfælde og for Maanedsfragt.

Bestyrer Jantzen fremdrog derefter Betydningen af at faa tilvejebragt en Ændring af Certpartiernes »Negligence Clause« (»Acts of God . . .«), et Spørgsmaal, som han den foregaaende Dag havde fremført paa Søfartsmødet i Malmo, hvor det dog ikke, paa Grund af Tidens Knaphed, var blevet Genstand for Diskussion. Hvad han ønsker, er, at Klausulens nuværende negative Bestemmelser ændres saaledes, at det positivt fastlaas, hvad Rederne skal være ansvarlige for.

Der udspandt sig en lang Diskussion om dette Spørgsmaal. Om Ønskeligheden af at faa hidført en saadan Ændring, var der ingen Uenighed, men der var forskellige Meninger om, hvilke Veje man burde gaa for at opnaa det. Konsul O. Lauritzen, der gjorde opmærksom paa, at en saadan Ændring allerede er proponeret indført i nogle tyske Korncertpartier, mente, at man burde arbejde i Stilhed for Sagen og overlade til Baltic & White Sea Conference, som havde Opmærksomheden henvendt paa Sagen, at vinde denne Sejrr. Direktør Reinhard og Generalkonsul Johan Hansen anbefalede Rederne at slutte sig til »Comité maritime internationale« i al Almindelighed og at bringe ogsaa dette Spørgsmaal frem her. Generalkonsulen fremdrog ogsaa som en Sag af Betydning Spørgsmaalet om, hvorvidt alt Ansvar med Hensyn til Stuvning bør lægges paa Rederne. Hr. Jantzen tilkendegav Frygt for, at hvis Spørgsmaalet om en Ændring af »Negligence Clause« skulde gøres til Genstand for Lovgivning, vilde Redernes Ansvar sikkert blive skærpet.

Forskellige Indlæg — ogsaa fra norsk og svensk Side — blev yderligere afgivet i Sagen, der øjesynligt interesserede Forsamlingen stærkt, men der blev ikke vedtaget nogen Generalforsamlings-Udtalelse vedrørende Spørgsmaalet.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved CHARLES HVILSØM,
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.

C. K. Hansens. Aggersborg ank. Rotterdam 22./7. — Amalienborg ank. Petersborg 27./7. — Brattingsborg afg. Mantanzas 2./8. — Borglum ank. Pomaron 24./7. — Dansborg afg. Marseilles 3./8. — Elsborg pass. Hanstholm 5./8. — Esrom ank. Rotterdam 3./8. — Flynderborg ank. Aalborg 28./7. — Frederiksborg pass. Sagres 29./7. — Guldborg pass. Dunnet 3./8. — Gurte ank. Stettin 18./7. — Hammershus ank. Las Palmas 13./7. — Harrildsborg ank. Hartlepool 22./7. — Hundborg ank. Portland 5./8. — Jelling afg. Sfax 28./7. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 1./8. — Jungshoved afg. Rio de Janeiro 20./7. — Jægersborg afg. Newcastle 28./7. — Kalundborg ank. Portland 1./8. — Kalo ank. Sunderland 3./8. — Klampenborg ank. Methil 3./8. — Kronborg afg. Middlesbro 3./8. — Lejre ank. Savona 3./8. — Marselisborg ank. Aberdeen 31./7. — Næsborg afg. Aalborg 30./7. — Randelsborg ank. Björkö 27./7. — Rosenborg ank. London 28./7. — Silkeborg ank. Kjøbenhavn 6./8. — Skanderborg ank. Petersborg 28./7. — Skjoldborg henligger i West Hartlepool. — Skodsborg pass. Gibraltar 30./7. — Spigerborg ank. Hull 28./7. — Stegelborg ank. Newport 2./7. — Stjerneborg pass. Dungeness 3./8. — Søborg pass. Lödingen 5./8. — Taarnborg ank. Newcastle 30./7. — Ulfborg ank. Aalborg 5./8. — Uranienborg ank. Liverpool 29./7. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 1./8. — Ørkind ank. Danzig 22./7.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, ank. Marseille 4./8. — Nexos, Basse, ank. Kjøbenhavn 4./8. — Ulla, Hansen, pass. Gibraltar 10./8. for Goolc. — Cito, Thoft, ank. Helsingør 11./8. — Ellen, Hansen, ank. Göteborg 11./8. — Nancy, Pedersen, ank. Oxelösund 11./8. — Polly, Mathiasen, afg. Barcelona 10./8. til Valencia. — Olga, Christensen, afg. Barcelona 10./8. til Valencia. — Rigmor, Uldahl, pass. Portland 10./8. for Grimsby. — Thyra, Lund, ank. Frederikshavn 9./8. — Dagmar, Sørensen, afg. Hudiksvall 9./8. til Larache. — Marie, Nielsen, ank. Sevilla 5./8. — Hebe, Gregersen, pass. Dungeness 6./8. for Great Yarmouth. — Stella, Schiff, ank. Horsens 9./8. — Nordsoen, Nielsen, afg. Barcelona 8./8. til Göteborg. — Karla, Nielsen, ank. Aarhus 8./8. — Fylla, Brinch, ank. Portland 7./8. — Bodil, Jensen, ank. Barcelona 7./8. — Nora, Lauritsen, afg. Gibraltar 6./8. til Oxelösund. — Norma, Degn, pass. Portland 6./8. for Palamos. — Laura, Thøgersen, pass. Portland 6./8. for Rabat. — Yrsa, Larsen, ank. Hargshamn 6./8. — Anna, Jessen, ank. Valencia 6./8.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam afg. Colombo 10./8. hjemg. — Cathay ank. Rotterdam 3./8. hjemg. — Indien afg. Moji 29./7. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 9./8. — Fionia ank. Kjøbenhavn 12./7. — Jutlandia afg. Penang 3./8. hjemg. — Tranquebar ank. Gibraltar 10./8. hjemg. — Transvaal ank. St. Francisco 22./7. hjemg. — Bintang ank. Fallmouth 10./8. hjemg. — Arabien pass. Dungeness 4./8. udg. — Siam afg. Hongkong 9./8. udg. — Castell Pelesch afg. Colombo 27./7. udg. — Selandia afg. Colombo 10./8. udg. — Rhodesia afg. Durban 8./8. udg. — Natal pass. St. Vincent 20./7. udg. — Samui afg. St. Thomas 26./7. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. London 2./8. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 2./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Russ, Petersen, afg. Belfast 1./8. til Campbellton. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1./8. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 6./8. til Sarpsborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Bristol 2./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Waterford 23./7. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 1./8. til Plymouth. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Cardiff 10./8. — Nawa, Dahl, ank. Newry 2./8.

Heimdahl. Helga, Vaaben Hansen, ank. Boulogne 1./8. — Martha, Christensen, ank. Norrköping 6./8. — Elna, Rathje, ank. Frederikshavn 3./8. — Therese, Pedersen, ank. Rocheford 4./8. — Harriet, Larsen, ank. Tyuen 31./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 10./8. — Simone, Olesen, ank. Borgå 29./7. — Joanne, Olsen, ank. Kjøbenhavn 8./8. — Vera, Riso, ank. South Dock 2./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Kemi 29./7. — Annine, Leth, er ank. Roumo. — Kamma, Löffler, ank. St. Nazaire 31./7. — Betty, Lagesen, ank. Dundee 8./8.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Stettin 4./8. — Svend, Schmidt, ank. Riga 4./8. — Urania, Clausen, ank. Cette 10./8.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Calais 1./8. — Europa, Friis, ank. Calais 4./8.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Kjøbenhavn 4./8. — Alf, N. Clausen, ank. Hull 25./7.

Dansk-engelsk Dampskibsselskab. Nordland, Andersen, ank. Kjøbenhavn 7./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Göteborg 4./8. — Holland, Poulsen, ank. Sevenæs 29./7. — England, Bennetsen, ank. Wisbeck 30./7.

Orion. Fyen, Nielsen, ligger i Rotterdam.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja ligger i Baltischport.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Helsingfors 1./8. — Nelly, Clausen, afg. Skellefteå 10./8. til Aviles. — Lilly, Bang, ank. Valencia 9./8. — Alexy, Sorensen, ank. Cartagena 5./8. — Dagny, Clausen, afg. Sevilla 7./8. til Swansea. — Mary, Duh, ank. Hobro 1./8.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Wiborg 28./7. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Immingham 6./8. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 2./8.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Grangemouth 30./7. — Anna Mærsk ank. Petersborg 30./7. — Arnold Mærsk ank. Neufahrwasser 31./7. — Chassie Mærsk ank. Ahus 2./8. — Eleonora Mærsk afg. Terneuzen 3./8. — Hulda Mærsk ank. Terneuzen 4./8. — Laura Mærsk pass. St. Cathorino 2./8. — Lexa Mærsk ank. Frederikshavn 2./8. — Peter Mærsk afg. Kopervik 3./8. — Sally Mærsk ank. Follonica 31./7.

Thuro. Petrine Hansen, Hansen, ank. Wiborg 5./8. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Merlaix 4./8.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 7./8. — Enigheden, Jensen, ank. Borskærnæs 10./8.

Sejlskibe.

Svendborg. Brødrene, Jørgensen, ank. Petersborg 4./8. — Hans Ditlev, Stougaard, ank. Swinemünde 4./8. — Immanuel,

Jensen, ank. Lübeck 1./8. — Elisabeth Eff, Hansen, ank. Helsingør 6./8. — Christian, Jørgensen, ank. Bogense 5./8. — Constance, Hansen, ank. St. Vaberg 6./8. — Capella, Hansen, ank. Helsingør 7./8. — Marie, Nielsen, ank. Rudkjøbing 6./8. — Jason, Hansen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Agnes, Nielsen, ank. Ørn-skjoldvik 8./8. — Venus, Hansen, ank. Løctudy 7./8. — Helge, Nielsen, ank. Appelstone 8./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Skellefteå 9./8. — Lauritz, Dam, ank. Stege 10./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Leith 10./8. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Sundsvall 9./8. — Peter, Hansen, ank. Slite 9./8. — Ariel, Ravne-mose, ank. Fowey 2./8. — Alfred, Clausen, ank. Hernösand 10./8. — Lindhardt, Madsen, ank. Helsingør 10./8. — Anna, Fisker, ank. Skellefteå 10./8. — Gefion, Lund, ank. Ørn-skjoldsvik 10./8. — Casper, Hansen, ank. Thuro 11./8. — Kristine Jensen, Raahauge, ank. Kronstadt 10./8. — Gwa. Petersen, ank. Sunderland 10./8.

Ero. Harris, Harris, er ank. Rhyt. — Katrine, Boye, ank. West Wemyss 6./8. — Pampa, Thorstenson, ank. Swinemünde 5./8. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Ellen, Nielsen, ank. Helsingør Red 6./8. — Caroline, Christensen, ank. Fallmouth 6./8. — Asrwa, Svane, ank. Coruna 7./8. — N. Hansen, Albertsen, ank. Oporto 7./8. — Rolf, Christensen, ank. Hamburg 7./8. — Svip, Jensen, ank. Rostock 7./8. — Theodor, Andersen, ank. Hals 7./8. — Ami, Albertsen, ank. Thorshavn 9./8. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Thorshavn 9./8. — M. Hay, Petersen, ank. Tonsberg 8./8. — Venus, Jensen, ank. Stokkeseyri 8./8. — Svane, Christensen, ank. Samsø 9./8. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 9./8. — Albertine, Madsen, ank. Nyborg 9./8. — Iris, Stegmann, ank. Mullerup 9./8. — Immanuel, Winther, ank. Helsingør 10./8. — Niels, Christensen, ank. Stugsund 9./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 13. August 1914. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat.) — Dansk Sejlskibsfedererforenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Kongelig Anordning ang. dansk Handel og Skibsfart. — Generalforsamlinger. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsfetterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Styrmandselever.

Til det andet Skoleskib „Skjoldborg“ antages i August Maaned yderligere et Par Elever paa samme Betingelser som tidligere averteret, nemlig fuld Matroshyre i Elevertiden, frit Ophold mens Navigations-skolen frekventeres og Pligt til at forblive 2 Aar i Selskabets Tjeneste som Styrmand efter bestaaet Eksamen.

Henvendelse i C. K. Hansens Skibsinspektion, Toldbodvej 15, Kjøbenhavn K.

C. K. Hansen.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIIDD

Bedste Olietøj
Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Maskinskrivning.

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

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
Koncerter. — Operetter,
Vaudeville, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Bnaede.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf.
2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Præer.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Skids-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland), Skibsmægler & Stovedor. Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører, Kotka, Finland. Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastlagerplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnakölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fernu expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Statens autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

levere. 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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedle
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok R/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Telegramadr.
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.**

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

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 A/S

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: Kristianstadsvej 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Copensture. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab 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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10766.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

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 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 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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side nr. Petitlinie 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 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. (IVAR JANTZEN).

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817
6818

Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn.

Eksportlager
i Frihavnen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
(6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sefartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal

Telefon 8037. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. August 1914.

21. Aarg.

D. D. P. A.'s

Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosions sikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motoroller.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Ber og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.

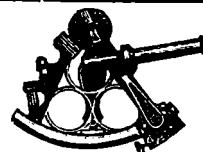
NB. For at være sikker paa at faa den **ægte Motorpetroleum**, ber Forbrugerne endelig paase, at Emballagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

D. D. P. A.

* * Det danske Petroleumsk Aktieselskab.

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


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



65 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
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.

Olietøjsfabrik. Specialitet: træ og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningduge.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon 8901. Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Teknisk Maskinforretning.
Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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“.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for Skibshypotekbanken af Rotterdam.
Vesterbrog, 3 (Pancotillon). Telf. Central 459.

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cherport

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197



S. Sørensen & Søn

Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg

asolator sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remington,

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

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — eller Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod snadant 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-røttelse 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.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udglvet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Neden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedearbejde

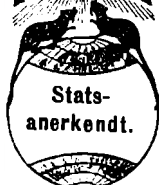
udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindslev, Vesteraaagade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

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

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Hvad Fagfolk siger om
SKF - Kuglejer
i Boremaskiner.

Det bekendte Fagblad
»The Machine Tool Engineer«
skriver i en Beskrivelse af
en Boremaskine følgende:

»En Hoved-Fordel ved den Boremaskine er Anvendelsen af Kuglejer, som er indbygget overalt i Maskinen.

Herved er praktisk talt Friktionen bortillimeret og den største Effekt opnaaet.

Fra 5 til 10 Gange saa mange Huller kan bores med denne Maskine, som med en Boremaskine med sædvanlige Glidlejer.*)

Fordelene ved Kuglejer paa Boremaskiner kan ikke vurderes for højt; thi foruden den formindskede Friktion, som er omtalt ovenfor, opnaas flere andre Fordele. Slidet er meget lille, og en stor Tidsbesparelse opnaas ved, at den tidsspildende Smøring bortfalder.

Man behøver kun at forny Smøringen ca. 1 Gang om Aaret,*²) eftersom Kuglejerne er indbygget i specielt konstruerede støvtætte Lejehuse.

* Fremhævet af os.

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 20. August 1914.

Paa andet Sted i Bladet vil findes gengivet den i Forgaars vedtagne og sandsynligvis allerede nu stadfæstede Lov om midlertidige Foranstaltninger vedrørende Lodsvæsenet.

Under de forhaandenværende Forhold, hvor Lovforslaget uden forudgaaende Varsel er forelagt og gjort færdig fra Rigsdagen i Løbet af en og samme Dag, har vi ikke set os i Stand til i dette Nummer af Bladet at komme nærmere ind paa Sagen, men maa foreløbig henvisse til selve Lovteksten.

Kun én Bemærkning kan vi ikke tilbageholde allerede her. Den nemlig, at naar Lodstvang af Hensyn til Landets Interesser eller Pligter indføres paa de Steder, hvor Marineministeriet skønner det formaalstjenligt, saa er hertil intet at sige, men denne Betragtning hører op, naar der samtidig gives Ministeriet frie Hænder til at gøre sig sin egen Tvangslodsning betalt hos Skibsarten. Vi forudser, at den ny Lov paa Grund af denne Bestemmelse vil blive modtaget af Skibsarten med dyb Uvilje og Misstemning.

K r i g e n. Udenrigsministeriet meddeler: Den danske Gesandt i Paris indberetter, at den franske Regering har publiceret en Liste over Varer, der anses som ubetinget og betinget Krigskontrabande. Listen er i Overensstemmelse med den i den danske Anordning af 6. August d. A. angaaende de Regler, der bør iagttages til Betryggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter §§ 4 og 5 anførte Fortegnelse, dog at de i § 5 Nr. 8 nævnte Genstande (Luftskibe m. m.) henregnes til ubetinget Krigskontrabande.

Den britiske Regering har under 3. August d. A. udstedt Forbud mod Brugen af traadløs Telegrafi i de forenede Kongeriger og Kanaløernes Havne og Søterritorium.

Det danske Gesandtskab i Wien meddeler til Udenrigsministeriet:

Den østrig-ungarske Regering har erklæret i Krigen mellem Østrig-Ungarn og Frankrig og Østrig-Ungarn og England under Fjendtlighedernes Forløb paa Betingelse af Gensidighed at ville overholde Bestemmelserne i Haagerkonventionerne af 1907 og Londonerdekclarationen angaaende Søkrigsretten af 1909.

Berlin, den 13. August. I Anledning af de af det engelske Udenrigsministerium udsendte Meddelelser er »Wolff«s Bureau fra autoritativ Side bemyndiget til at oplyse, at der intet Steds i Nordsøen er udlagt tyske Kontaktminer, der kan være til Fare for den neutrale Handel. Der er kun udlagt Miner i umiddelbar Nærhed af Englands Kyster.

Udenrigsministeriet meddeler under 17. August:

Neutrale Skibe bestemte for tyske Nordsøhavne maa om Dagen styre mod et Punkt 10 Sømil Nordvest for Helgoland, hvor der fra tysk Side er sørget for Lods til at føre Skibene ind i Havnene. Til tyske Østersøhavne kan neutrale Skibe derimod sejle direkte; ved Indsejlingen til hver Havn findes Lods. Det tyske Kuludførselsforbud omfatter ikke Bunkerkul, og Kulforsyning til Skibe er sikret.

Passage gennem aaben Kanal i Strædet ved Dardanellerne maa i Følge telegrafisk Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Konstantinopel anses for farlig, selv med Lods om Bord.

K u l u d f ø r s l e n f r a E n g l a n d. Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge telegrafisk Indberetning fra den danske Gesandt i London har Eksporten af Kul været desorganiseret paa Grund af Uvidenhed hos Eksportørerne

og Havneautoriteterne med Hensyn til Kvaliteten af de Kul, der skulde tilbageholdes til Brug for Admiralitetet.

Det britiske Udenrigsministerium gav den 12. ds. bestemte Ordre til Toldautoriteterne om at tillade ubindret Udførsel af Kokes fra Themsens og til alle Autoriteter i alle engelske og skotske Havne om at tillade Udførsel af alle Slags Dampkul, Cinders og Kokes med Undtagelse af store Dampkul, som Admiralitetet har forbeholdt sig.

Hvis Vanskeligheder opstaar med Hensyn til Udførselen, bedes Underretning derom givet til Udenrigsministeriet med Opgivelse af Navn paa Havn, Skib og Firma.

Det danske Gesandtskab i London indberetter senere til Udenrigsministeriet:

»Foreign Office« har nu officielt meddelt Gesandtskabet, at den britiske Regering definitivt har bestemt sig til at opgive sin Modstand imod Udførsel fra det forenede Kongerige til neutrale Lande af alle Slags Kul med Undtagelse af bedste Wales Dampkul, der er forbeholdt det britiske Admiralitet. I Overensstemmelse hermed er Havnetoldsvæsenet blevet instrueret. Indtil videre vil der dog blive forlangt en Kautio paa tre Gange de udskibede Kuls Værdi som Sikkerhed for, at Kullene afleveres paa det angivne Bestemmelsessted, men den britiske Regering vil ikke gøre noget Skridt til at fremtvinge Kautionsbeløbet Udbetaling, hvis behørig Aflevering af Ladningen ikke finder Sted som Følge af Omstændigheder, hvorover Afskiberen ikke er Herre. Hvor Kul købes for Regning af og konsigneres direkte til en fremmed Regering, vil der ikke blive fordret Sikkerhedsstillelse, naar nøjagtige Oplysninger meddeles om Kvantum, Udskibningshavn etc. Udførsel af Kokes er tilladt uden Kautio.»

S l u k n i n g a f F y r. Udenrigsministeriet meddeler følgende vedrørende Slukning af Fyr og Udlægning af Miner etc. i svenske Farvande:

Den kgl. Gesandt i Stockholm indberetter, at der er udlagt Miner i Fårösunds Havn. Endvidere er der i de stockholmske Blade fremkommet Meddelelse om, at der ligeledes er foretaget Minespærringer ved Indløbet til Södertälje.

Vicekonsulatet i Norrköping indberetter, at der i Farvandene i dets Distrikt endnu ikke er blevet udlagt Miner. Det anbefales dog Skibe at navigere med Forsigtighed og helst at bruge Lods, da Udlægning af Miner formenes at kunne finde Sted naarsomhelst. Endnu er der ikke slukket noget Fyr i Distriktet, og alle Sømærker er stadig udlagt.

Vicekonsulatet i Karlshamn har indberettet, at Hanö, Tarnö og Karlshamn Fyr er slukket; derimod er der endnu ikke fjernet Sømærker.

F r a n k r i g s H a n d e l o g d e n e u t r a l e S k i b e. »Agence Havas« i Paris meddeler: For at Udenrigshandelen kan fortsættes i størst mulig Sikkerhed og for at lette Tilførslen af Levnedsmidler har Regeringen besluttet paa visse Betingelser og mod Erlæggelse af Risikopræmie at overtage Garantien 1) for Indførsel 80 pCt. af Værdien af de Skibe, der sejler under fransk Flag, samt hele Værdien af Ladninger, som transporteres under fransk eller de allieredes og neutrale Staters Flag, 2) for Udførsel 80 pCt. af Værdien af Skibe under fransk Flag og hele Ladningen, naar denne sejler under fransk Flag.

D ø d s f a l d. Den 3. ds. er kgl. Translatør P. M. Baltazar Petersen afgaaet ved Døden i en Alder af c. 73 Aar. Afdøde, der i en længere Aarrække var Redaktør af det for et Par Aar siden indgaaede, nautiske Blad, »Navigatøren«, var i sin Ungdom uddannet som Sømand og sejlede i flere Aar som Styrmand, indtil et Ulykkestilfælde, ved hvilket han delvis mistede Hørelsen, tvang ham til at opgive Søen. Han glemte dog aldrig sin Kærlighed til denne og Sømandsstanden, men bevarede

til det sidste sin Interesse for alt, hvad der var af Betydning for Standen. Baltazar Petersen var en aaben og ærlig Natur og en tjenstvillig Mand, der var meget afholdt af sine Standsfæller.

Krigsrisiko-Spørgsmaalet. Den 13. ds. bemyndigedes den svenske Finansminister til at tilkalde Sagkyndige for at overveje Krigsrisiko-Spørgsmaalet. Den 14. afgav disse sin Betænkning, og samme Dag blev Sagen forelagt i Statsraadet. Den 15de forelagdes Sagen i Rigsdagen. Samme Aften var Komiteindstillingen færdig, og den 16de behandledes Spørgsmaalet i et ekstraordinært Rigsdagsmøde. Staten paatager sig hele Risikoen for Varer og 80 pCt. af Kasko. Premierne sættes til højst 5 og mindst 1 pCt. pr. Rejse. Maksimumsforsikring 500,000 Kr. for Varer og 500,000 for Last paa én Kol.

(»Norg. Hand. og Sjft.«.)

Fra »Danske Skibsredere's gensidige Forsikringsforening for Søfolk« er vi anmodet om Optagelse af en til dens Medlemmer udsendt Meddelelse saalydende:

Paa given Foranledning meddeler vi Dem herved, at vor Forening betragter Ulykkestilfælde, der hidrører fra Krig, og som rammer Mandskab om Bord i Fartøjer, der er indtegnet hos os, som faldende ind under Foreningens Erstatningsansvar, dog selvfølgelig med de Begrænsninger for Erstatningen, som er fastsatte i Loven af 1. April 1905 om Søfolks Ulykkesforsikring.

Handelssøfarten under Krig.

Foredrag ved 7. Nordiske Søfartsmøde i Malmø den 27.—29. Juli 1914 af Professor C. A. Reuterskjöld.

Den moderne Søkrig medfører visselig ikke fuldt saa store Farer for Handelssøfarten som Søkrigen i ældre Tider. Men dette beror væsentligst dels paa Krigens Kortvarighed, dels paa Bedringen i de neutrale Magters Stilling i Almindelighed og deres Handelsfartøjer i Serdeleshed. Paa den anden Side har den moderne Traktatret skabt et helt nyt System af Retsregler, som det, naar Krigen er brudt ud, kan være lige saa nødvendigt for alle i Søfartsnæringen interesserede at kende, som f. Eks. Søfartsloven. Ældre Tidens rent faktiske af Magten afhængige og af Magten bekæmpede Farer er erstattet af retslige Risikoer, som mere afhænger af tilsidesatte Retsregler end af Magten. Den internationale Regulering af Handelssøfarten under Krig er dog ikke ført til Slutning, men er fremdeles i mange Punkter uvis og i uafbrudt Udvikling.

Ikke engang selve Grundprinciperne for denne Regulering er klar og utvetydig. Siden gammel Tid har man anset den Grundsætning for gældende, at Privatejendom ikke er beskyttet mod Opbringelse af de krigsførende Magter under Søkrig, medens Privatejendommens Ukrænkelighed under Landkrigen skulde være anerkendt. Særlig De Forenede Stater har Gang paa Gang vægret sig ved formelt at binde sig til Begrænsninger i Udøvelsen af denne Tilegnelsesret under Søkrig saakænge Principerne om Privatejendommens Ukrænkelighed ikke ogsaa dér blev anerkendt. I Virkeligheden turde dog denne Opfattelse, trods sin almindelige Udbredelse, være fejlagtig og beroende paa en undskyldelig Overseelse med Hensyn til Privatejendommens Ukrænkelighed under en Krig og disse Forudsætningers forskellige Forekomst under en Søkrig og en Landkrig.

Privatejendommens Ukrænkelighed under Krig betyder kun, at den ikke maa gøres til Formaal for Bytte, og ikke at den overhovedet ikke skulde kunne beslaglægges eller tages i Besiddelse. Retten til Bytte er ogsaa, hvad Landkrigen angaar, uden Tvivl afskaffet og ligesaa i Søkrigen, hvad den neutrale Søfart angaar, hvor den erstattes af en Politiret, hvis Betydning jeg straks skal berøre. Hvad den fjendtlige Søfart angaar, for hvilken der visselig gælder andre Regler end for den neutrale, er det ogsaa rigtigst at anse Retten til Bytte som ophævet herefter, idet den — lad os sige ofte ubegrænsede Beslaglæggelsesret, som her findes, dog har aldeles samme Grundlag som Beslaglæggelsesretten i Spørgsmaalet om neutrale Fartøjer. At der fra Begyndelsen af er forekommet en Ret til Bytte kan naturligvis ikke benægtes, men i samme Grad som Krigen har faaet sin moderne Karakter af gensidig og løvbunden udøvet Vold mellem to Stater, er ogsaa Plyndring og Krigsbytte af privat Ejendom efterhaanden blevet skarpere og strengere forbudt, først i de enkelte Staters Krigslov og senere endmere gennem Konventioner mellem flere Stater. At dette ikke udtrykkelig er sket ogsaa for Søkrigen Vedkommende, er saa meget mere forklarligt, som Søkrigen Lov endnu ikke er blevet kodificeret i Lighed med Landkrigen; paa den anden Side savnes dog saavidt jeg ved udtrykkelig Forbehold om Retten til Bytte i Søkrig, og man er aabenbart i Tvivl om, man kan fastslaa Beslaglæggelsesretten mod fjendtligt Fartøj og Gods i Fartøj i Lovene som et Udslag af Retten til Bytte, men har foretrukket at lade Spørgsmaalet staa aabent.

I Virkeligheden har der siden gamle Dage en Politiret været gældende ved Siden af Retten til Bytte i Søkrigen, hvis Betydning mere og mere er traadt i Forgrunden efter det saakaldte Kaperis Afskaffelse i Pariserdeklarationen af 1856.

Saa længe Kaperiet bestod, d. v. s. at enkelte Personer erholdt Bemyndigelse af Staten til at foretage Opbringninger for at drage Gevinst deraf, fandtes Retten til Bytte, men heller ikke længer. Aarsagen til Kaperiets var Retten til Bytte, og Retten til Bytte var Kaperiets eneste Udøvelsesmaade, ogsaa naar Beslaglæggelsesretten udøvedes ikke af Kapere, men af Orlogsfartøjer.

Forskellen viser sig tydeligst deri, at efter Kaperiets Afskaffelse fik Orlogsfartøjernes Ret til Andel i Prisepengene eller det Beløb, som indkom ved Salget af tagne Fartøjer, en umiskendelig Tendens til at forsvinde.

Den Politiret, som tidlig opstod jævnsides med Retten til Bytte, havde sin Grund i de ved et Krigsudbrud stadig mere almindelige Handelsforbud, som gensidig blev udstedt af de Krigsførende. Disse almindelige Handelsforbud havde til Hensigt at isolere Fjenden, saa at hverken de neutrale Magter kunde handle med ham eller han med dem, hvilket for Søfarten medførte, at ingen neutrale Fartøjer kunde sejle paa Fjendens Havne og ingen fjendtlige Fartøjer hverken paa egne eller neutrale Havne.

Opretholdelsen af saadanne Forbud medførte naturligvis store Vanskeligheder, hvad de neutrale Magter angaar, men lod sig lettere gennemføre i Spørgsmaalet om Fjenden, da der imod den sidste kunde anvendes Vold, medens man netop vilde undgaa dette mod de Neutrale. Desuagtet ansaa de Krigsførende sig berettiget til at gribe ind mod alle Fartøjer, som oversaa Forbudet, og til at konfiskere Fartøj og Gods, som blev truffet i ulovlige Ærinder, ligesom ved Smugling og lignende Tilfælde. Altsaa fjendtlige Fartøjer i alle Tilfælde og neutrale under visse Omstændigheder, dog altid forudsat, at Fartøjet befaandt sig paa Rejse.

De neutrale Stater havde heller ingen større Indvendinger at gøre mod Udøvelsen af nævnte Politimagt, saavidt som den tjente til Opretholdelsen af et af dem anerkendt Handelsforbud. Men desto vanskeligere faldt det for dem at give en saadan Anerkendelse. Det almindelige Handelsforbuds Gyldighed kunde vistnok fastsættes

gennem særskilte Traktater, men i Almindelighed vilde man ikke gaa ind derpaa men nægte de Krigsførendes Ret til at udfærdige andet end begrænsede Handelsforbud. Hvad man saaledes fastsatte, var Retten til dels ved Blokering af et bestemt Sted at forbyde al Handel paa dette Sted og dels uanset Blokade at forbyde Transport af visse Varer til hvilket som helst fjendtligt Sted: tvivlsomt blev det da kun, naar Blokade skulde anses at finde Sted, og hvilke Varer der paa denne Maade skulde gores til Krigskontrabande. Mod Fjenden derimod opretholdtes det almindelige Handelsforbud, eftersom denne overhovedet ikke vilde gøre nogen Indrømmelse eller anerkende ens Blokade eller Kontrabande. Og derfra skriver den endnu i Dag bestaaende Forskel i Reglerne vedrørende neutrale og fjendtlige Fartøjers Behandling og retslige Stilling sig. Men om en Politiret er der i begge Tilfælde Spørgsmaal lige saa vel som om et Forbud. Forbudsretten mod Fjenden grundtes imidlertid principielt derpaa, at Fjenden lige saa lidt som nogen anden har varig Magt over Havet, og at det folkeretlige Ansvar, hvilket den fjendtlige Magt ellers har at bære for den Trafik paa Havet, som sker under hans Flag, ikke længer erkendes som mulig at bære, saasnart Krigen bryder ud, eftersom dette Ansvar forudsætter Frihed for Staten til at gøre sin Magt gældende paa Havet, men Krigen har til Hensigt at tilintetgøre netop den samme Magt. I Landkrig er et Handelsforbud ikke muligt uden Okkupation af i det mindste Grænserne, men i Søkrig, hvor Okkupation af Vandet aldrig kan ske, og hvor derimod enhver Magt allerede i Fred udøver Politimagt, er det baade muligt og naturligt; ligeledes i Spørgsmaalet om de Krigsførendes egne og Fjendens Farvande, indenfor hvilke samme Politimagt kan udøves under Krigen.

Forbudets forskellige Omfang med Hensyn til fjendtlige og neutrale Fartøjer er uden større Betydning for Reguleringen af disse Fartøjers Stilling ved eventuel Til-sidesættelse af Forbudet. Aarsagen til deres Skyldighed til at adlyde Forbudet er for begge den samme, nemlig de Krigsførendes faktiske Herredømme paa de Omraader, hvor Forbudet gælder.

Men for de Neutrale kommer hertil yderligere den Omstændighed, at deres eget Hjemland, det Land, hvis neutrale Flag Fartøjet fører, har paalagt dem at respektere Blokade- og Kontrabandereglerne, saaledes som det f. Eks. er gjort i gældende svenske Kundgørelser om, hvad der skal iagttages til Beskyttelse af den svenske Handel under Udbrudet af en Krig mellem fjendtlige Magter. De fjendtlige Fartøjer har derimod fremdeles sit eget Lands Tilladelse til at færdes trods Forbudet, men samtidig har dette Land set sig nødsaget til at sige sig ude af Stand til fuld Beskyttelse af de Fartøjer, som gør Brug af Tilladelsen og i Stedet bemyndiget dem til at bruge List for Selvforsvarets Skyld, ja endogsaa Vaabenmagt: svensk Ret forudsætter bl. a. udtrykkelig, at hvis Sverige er i Krig, skal svenske Fartøjer i fornødent Fald søge at skjule Navn, Hjemsted og Nationalitet.

Dermed er et Spørgsmaal berørt, som i den allersidste Tid har været Genstand for megen Diskussion, nemlig det, hvorvidt et Handelsfartøj under Krig har Ret til at gøre Modstand ved Prajning, Visitation og Opbringelse. Alle er enige om, at de neutrale Fartøjer savner en saadan Ret, og dette Standpunkt indtages endogsaa af positiv svensk Ret, som tværtimod fordrer, at et svensk Fartøj, som neutralt, skal gøre alt for at lette en Visitation. Fler-tallet antager derimod, at fjendtlige Fartøjer har Ret til Selvforsvar, dog ikke til Angreb, og den engelske Forfatter Oppenheim*), hvis folkeretlige Arbejde er blandt de bedste i Nutiden, betoner endogsaa, at denne Ret ikke er betydningsløs, naar man betænker, at den ikke sjælden kan komme til Udøvelse mod Fartøjer, som ikke er egentlige Orlogsfartøjer, men Handelsfartøjer, der for

Krigens Skyld er omdannet til Orlogsfartøjer. En Kamp med saadanne er næppe paa Forhaand saa haabløs som mod moderne virkelige Orlogsfartøjer.

Imidlertid er fra autoritativ tysk Side Retten til Modstand benægtet, hvoraf følger, at hvis der gores Modstand uden Held, skulde Vedkommende muligvis kunne straffes. Denne Følge turde dog være udelukket forsaavidt Spørgsmaalet er om Tillempling af Krigslovene mod dem, som retstridig har grebet til Vaaben, eftersom det i Følge Landkrigens kodificerede Ret er tilladt aabent at gribe til Vaaben til Selvforsvar, naar Fjenden nærmer sig (saaledes som ogsaa paaapeget af Oppenheim). Denne Regel bør her tillempe analogt. Derimod skulde Modstanden kunne anses som strafbar paa anden Maade nemlig efter almindelig Lov som Modstand mod offentlig Myndighed. For min Part maa jeg stille mig paa det sidstnævnte Standpunkt og se Sagen saaledes, at Modstanden vistnok ikke kan betegnes som Krigsføretagende, men dog bør betragtes som ulovlig i Forhold til den Stat, som har givet Trafikforbudet, og som viser sig at have Magt til at opretholde samme.

Ligesom Oppenheim at anse Modstand som tilladt, fordi Opbringelsen er en fjendtlig Handling, og fordi Besætningen kan gores til Krigsfanger, er ikke rigtigt, idet paa den ene Side Modstanden ikke er tilladt for hvem som helst mod hver fjendtlig Handling — i dette Tilfælde er f. Eks. Modstand nok tilladt et Orlogsskib, som konvojerer et Handelsfartøj, men ikke dette senere selv, — og paa den anden Side er det mulige Krigsfangenskab, som er en Følge af Modstandens Karakter af ikke-retsstridig Krigsvold, ikke tilstrækkelig til at gøre den, som bliver Krigsfange, berettiget til at øve Vold, lige saa lidt som Krigsfangenskab hindrer Straf efter Loven, om der findes Grund dertil. Med andre Ord, Modstanden er fra et krigsretligt Synspunkt ikke retsstridig, men vel fra politiretligt.

Opbringelsesretten betragtet som en Søpolitiret, grundet paa Retten til at give Handelsforbud, har endvidere til Følge baade for neutrale og fjendtlige Handelsfartøjer, at de maa befinde sig paa Rejse for overhovedet at kunne beslaglægges. Denne Følge har man dog ikke villet godkende, men man har troet at burde tillade Beslagleggelsen endogsaa i Havn og paa Red, naar Opbringelsen betragtes som grundet paa Retten til Bytte, men man fremhæver som ønskeligt, at Fartøjer, som findes i fjendtlig Havn ved Krigen Udbrud, maa faa en vis kort Frist til at afgaa. Og i det Forslag til Kodifikation af Søkrigens Love, som blev behandlet af »Institut de droit international« ved dets sidste Møde 1913 i Oxford, blev det bl. a. udtrykkelig slaaet fast, at Fartøjer, som kun var bestemt for Indsø- og Flodtrafik, ikke skulde kunne beslaglægges i Havn, som hører til Soterritoriet, hvorved der forudsattes, at søgaaende Fartøjer ogsaa dér skulde kunne være Genstand for Opbringelse. Forslaget blev vistnok ikke antaget i den foreslaaede Form, og Spørgsmaalet er vedblivende ubesvaret, skønt et Forslag om udtrykkelig at begrænse Opbringelsesretten til de Tilfælde, hvor Fartøjet er paa Rejse, ogsaa forkastedes. Utvivlsomt vilde dog et ikke saa lille Skridt i den rigtige Retning være taget, hvis man uden at lade sig forvilde af Bytte teorien bestemt havde hævdet, at Beslagleggelsen kun kunde ske under Rejse, men ikke efter Indløb i Havn eller før Udlob af denne. Man har allerede almindelig anerkendt det ønskelige i, at et Fartøj, som ved Krigen Udbrud befinder sig i fjendtligt Farvand, erhverver en vis Frist til at bringe sig i Sikkerhed, og nogen rimelig Grund for Beslagleggelse senere i en saadan Havn findes ikke, naar Beslagleggelsen ikke finder Sted under umiddelbar Forfølgelse.

For Handelssofarten under Krig, ogsaa den neutrale, er Bytteretsteoriens Opgivelse af den største Betydning i flere Tilfælde, som ellers let bliver reguleret paa en Maade, som er ufordelagtig for Handelssofarten uden at

*) I »Zeitschrift für Völkerrecht«, Bd. VIII.

være krævet af Hensyn til Krigsforholdet. Især træder dette frem ved en Undersøgelse af Londondeklarationen af 1909, vedrørende Søkrigen, hvilken indtil videre er standset som et Forslag, og hvilken nok kan behøve at gennemses paany, inden den kan anses at ordne Forholdene tilfredsstillende.

Londondeklarationen giver Spørgsmaalet om Krigskontrabande udførlige og delvis ny Regler. Saaledes opregnes ikke blot de Varer og Genstande, der uden videre skal anses som absolut eller betinget Krigskontrabande, og hvilke der ikke maa behandles som Krigskontrabande — saadanne Opregninger forekommer allerede langt tilbage i Tiden —, men der slaas tillige fast, dels at en krigsførende Magt kan afstaa fra Retten til at behandle visse Varer som Krigskontrabande, saaledes som f. Eks. Sverig har gjort med Hensyn til betinget Krigskontrabande, og dels at Listen over Krigskontrabande kan udvides af en krigsførende Magt, dog aldrig med saadanne Varer, om hvilke det er indrommet, at de ikke kan anses som Krigskontrabande, og kun under Forudsætning af, at Notifikation herom er sket ad diplomatisk Vej til de øvrige Magter eller, hvis Krigen allerede er udbrudt, til de neutrale Magter. De vigtigste Bestemmelser skriver sig imidlertid fra Spørgsmaalet om det transporterede Gods' fjendtlige Bestemmelse: det er nemlig klart, at intet Gods i og for sig er Krigskontrabande, men kun saadant, som i og for sig kan være det, og som tillige har fjendtlig Bestemmelse.

Hvad dette angaar, gør Londondeklarationen en bestemt Forskel mellem absolut og betinget Krigskontrabande. Med Hensyn til absolut Krigskontrabande, d. v. s. saadant Gods, som udelukkende har krigerisk Anvendelse, opstilles to Regler. Den ene Regel siger, at saadant Gods kan beslaglægges som Krigskontrabande, saasnart dets Bestemmelse til fjendtligt Omraade eller fjendtlige Stridskræfter er bevist, uanset om Transporten sker direkte eller til neutralt Sted for Omlastning eller Viderebefordring til Lands.

At denne Regel fordækt forudsætter det gamle Bylletterssynspunkt, er aabenbart, men lige saa vist er det, at den staar i Strid med de Principer, som hævdedes af 1780-Aarets væbnede Neutralitet, og som i det mindste svensk Ret siden forsøgte at fastholde. Ser man det derimod fra Handelsforbudets Synspunkt og erindrer, at Handelsforbudet overhovedet ikke tilsigter eller kan tilsigte andet end direkte Transport til Fjenden over Havet, saa maa denne Regel forkastes. Dens Antagelse betyder en Godkendelse af den Praksis, som er opstaaet i de senere Tider, f. Eks. under Boerkrigen, da de Krigsførende søgte at gøre den samme gældende i Spørgsmaalet om al Krigskontrabande. Men principielt er en saadan Godkendelse ikke mulig, hvis man med svensk Ret holder fast ved Søpolitissynspunktet i Stedet for Bylletterssynspunktet — Søpolitissynspunktet er et specielt svensk Synspunkt.

Optages i al Fald den nævnte Regel, bliver det desto vigtigere at afgøre, naar Bevis for den fjendtlige Bestemmelse skal anses at foreligge. Om dette fastslaas i den anden Regel, at fjendtlig Bestemmelse antages uden Ret til Modbevis — altsaa en saakaldt »præsuntio juris et de jure« — forsaavidt Skibspapirerne viser, at Losning skal ske i fjendtlig Havn, det være sig, at Losningen er endelig eller sker for Omlastning, eller at Godset skal leveres til Fjendens Stridskræfter, eller ogsaa at Fartøjet skal anløbe eller anvende fjendtlig Havn eller støde til fjendtlige Stridskræfter, inden det naar den neutrale Havn, som i Følge Papirerne er dets Bestemmelsessted. Skulde Fartøjet træffes udenfor Kursen til det i Skibspapirerne angivne Bestemmelsessted, og Forholdet ikke nøjagtigt kan forklares, er fjendtlig Bestemmelse vistnok ikke bevist, men alene Mistanke herom berettiger til Opbringelse, og derefter beror det paa Processens Anordning, hvorvidt yderligere Bevis fordres eller ikke. I Udlandet er

nemlig Priseprocessen sædvanligvis anordnet som Reklamationsproces, saa at Opbringelsen anses gyldig ogsaa, naar den sker kun paa Mistanke, hvis ikke Fartøjets Rederi eller Dellagerne i Rejsen, der maatte optræde som Klagere, beviser Opbringelsens Fejlagthhed, et Bevis, som sædvanligvis er meget vanskeligt at tilvejebringe. Svensk Ret adskiller sig ogsaa her formodentlig fra Udlandets derved, at den ikke paa denne Maade har omlagt Bevisbyrdens Fordeling ved at gøre den egentlige Tilfælde til Klager. Foreligger intet af de ovennævnte Tilfælde, kan Godset ikke anses som Krigskontrabande eller opbringes, uden at fuldt Bevis for denne Egenskab forenden foreligger; en Formodning er ikke tilstrækkelig her.

Hvad nu den betingede Krigskontrabande angaar, har Londondeklarationen ikke villet helt anerkende den nyere Tids Praksis vedrørende Godsets endelige Bestemmelsessted som afgørende for Spørgsmaalet om fjendtligt Bestemmelsessted eller ikke, men har delvis holdt fast ved Fartøjets Bestemmelsessted som det afgørende. Opbringelse maa nemlig kun ske, saalænge Godset findes i Fartøjer, som befinder sig paa Rejse til fjendtlig Havn eller fjendtlige Stridskræfter paa Søen, og som ikke for den Tid i Følge Skibspapirerne skal losse Godset i mellemliggende neutral Havn. Undtagelser fra denne Regel indrommes dog, i Overensstemmelse med nyere Praksis, men i Strid med Sopolitissynspunktet, i det Tilfælde, at Fjenden savner Søgrænse, saaledes som f. Eks. Boerrepublikken. Men der fordres ligeledes for Opbringelse, at Godset er bestemt for Fjendens Stridskræfter eller Forvaltningsmyndigheder, dog, i det sidste Tilfælde, sædvanligvis ikke, hvis det viser sig, at det faktisk ikke kan komme til krigerisk Anvendelse under den stedfindende Krig. Ogsaa her opstilles med Hensyn til Bevis en Formodning, men denne er ikke uvilkaarlig, men kan kuldcastes ved Modbevis — det er en enkelt »præsuntio juris« — og forudsætter, at Godset anses at have fjendtligt Bestemmelsessted, hvis Modtageren deraf enten selv er fjendtlig Myndighed eller ogsaa notorisk Leverandør til de fjendtlige Myndigheder, eller hvis Godset skal leveres paa befæstet fjendtligt Sted eller paa et Sted, der tjener som Operationsbasis uden Hensyn til hvem.

(Fortsættes.)

Norsk Udkast til Lov om Forsikring af Skibe imod Krigsrisiko.

Efter »Norges Handels og Sjøfartstidende« gengiver vi et af en nedsat Komité udarbejdet Udkast til en Lov om Forsikring af norske Skibe imod Krigsrisiko, som er blevet tilstillet den norske Regering, men endnu ikke er blevet ophøjet til Lov.

Kasko.

§ 1. Efter Overenskomst med norske Assurandører (gensidige Forsikringer og Selskaber) yder Staten sin Medvirkning til, at der af og blandt norske Skibsredere oprettes en gensidig Forsikringsforening — kaldet *Krigsforsikringen* — til Forsikring af norske Fartøjer mod Krigsfare.

§ 2. For »Krigsforsikringen« Forpligtelser yder Staten og Assurandørerne en midlertidig Garanti paa henholdsvis 80 og 20 pCt.

§ 3. Til at iværksætte og bestyre »Krigsforsikringen« udnævner vedkommende Regeringsdepartement en Bestyrelse bestaaende af 5 Medlemmer, hvoraf én udnævnes til Formand.

Godtgørelse til Bestyrelsens Medlemmer fastsættes af Departementet.

Forsikringens Statuter og Bestyrelsens Arbejdsordning fastsættes af Departementet efter Forslag af Bestyrelsen.

(Fortsættes efter »Efterr. for Søfar.«.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*If Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Tenhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De danske Fyras Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder
er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
nødvendigt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

668. Sverrig. Trelleborg. Fyr brænder lejlighedsvis.

(„Underrättelser för sjöfarande.“ Nr. 32/912. Stockholm 1914.)

Fyrene *Trelleborg hamn yttre* og *Trelleborg hamn inre* holdes indtil videre tændt,
naar et af de svenske Statsbaners Skibe passerer ind eller ud. *Trelleborg*: c. 55° 22' N.
3° 09' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1610. København 1914.)

669. Sverrig. Oplysning om Miner, Fyrbelysning og Afmærkning.

(Meddelt af det danske Udenrigsministerium og „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/878,
879 og 881. Stockholm 1914.)

Simrishamn.

Fyrene ved Havnen og i Indsejlingen er slukket. c. 55° 33½' N. 14° 21½' E.

Karlshamn.

Hanö, 56° 00' 54" N. 14° 50' 57" E. og *Tärnö*, 56° 06' 50" N. 14° 58' 23" E.
Fyr samt Fyrene ved *Karlshamn* er slukket; derimod er der endnu ikke fjernet Sømærker.

Ronneby.

I Indløbene er følgende Fyr slukket: *Gåsfjeden, Saxemara yttre* og *inre, Svanvik
yttre* og *inre, Dunsö nabb* (Lystønde) og *Yttre Stekö*. c. 56° 09' N. 15° 15' E.

Gottland. Fårösund.

Miner er udlagt i *Fårösund* Havn. *Fårösund* Fyr, 57° 50' 55" N. 19° 06' 00"
E., er slukket.

Norrköping.

Miner er endnu ikke udlagt, men menes at kunne blive udlagt naar som helst,
vorfor Forsigtighed tilraades. Slukning af Fyr og Inddragning af Sømærker har endnu
ikke fundet Sted i Distriktet. *Norrköping*: c. 58° 37' N. 16° 16' E.

Södertälje.

Miner er udlagt i Indløbet. *Södertälje*: c. 59° 12' N. 17° 38' E.

Stockholm Skärgeard.

Miner er udlagt i Løbene til og forbi Fæstningerne *Vaxholm*, 59° 24' N. 18° 19'
E. og *Oscar-Frederiksborg*.

Hvor Miner er udlagt, ligger Vagtbaade ude for at advare Skibe; de fører det
internationale Signal M. N. Om Natten giver de Signal - - - efter *Morses System*, samt

- 1670. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Kettilö. Lods-Station midlertidig nedlagt.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/880. Stockholm 1914.)
 Lods-Stationen paa *Kettilö* ved Farvandet *Häradsskär—Norrköping* er midlertidig nedlagt. *Häradsskär*: 58° 08' 52" N. 16° 59' 22" E.
- 1671. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Fyr slukket. Advarsel.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/885. Stockholm 1914.)
 Fyrene *Porkala (Rönnskär)*, 59° 56' N. 24° 25' E.; *Smultrongrund*, 59° 57' N. 24° 25' E. og *Röngrund*, 59° 56' N. 24° 25' E., er slukket.
 Paa Strækningen *Helsingfors—Hangö* maa Skibe ikke passere Løbene i Skærgaarden, men skal tilbagelægge Vejen i rum Sø.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1672. Rusland. Hvide Hav. Kap Kanin NE. Skær.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1213. London 1914.)
 Et Skær med mindre end 1,8 m Vand ligger c. 9³/₄ Sm 74° (misv. NE. t. E. ⁵/₇ E.) fra Kap *Kanin*. 68° 42' N. 43° 58' E.
- 1673. Holland. Lodstjeneste midlertidig ophørt.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 187/1685 og 189/1741. 's-Gravenhage 1914.)
 Lodstjenesterne er inddraget i forskellige *hollandske* Distrikter.
- 1674. Holland. Miner udlagt.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 189/1739. 's-Gravenhage 1914.)
 Miner er udlagt i de N.-lige Indløb („*Zeegaten*“) samt i *Zeegat van Goeree*. De øvrige Indløb kan blive spærret med Miner uden forudgaaende Varsel.
- 1675. Holland. Fyrskibe inddraget. Fyr slukket. Begrænsning af Besejling.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 187/1724. 's-Gravenhage 1914.)
 Fyrskibene „*Terschellinger Bank*“, 53° 27' N. 4° 51',₅ E. og „*Haaks*“, 52° 58' N. 4° 18',₅ E., er inddraget. Kystfyrene undtagen *IJmuiden*, 52° 28' N. 4° 29' E. *Scheveningen*, 52° 06',₅ N. 4° 16' E., *Hoek van Holland*, 51° 59' N. 4° 04' E. og *West Hoofd* er slukket.
 Besejling af *IJmuiden* og *Nieuwe Waterweg* samt om Dagen af *Dordrecht*, *Scheld* og *Texel* Red til *Harlingen* kan foregaa med Lods.
- 1676. England. Themsen. Sheerness. Telegrafkabel udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1214. London 1914.)
 Et nyt Telegrafkabel er udlagt mellem *Sheerness* Værft og *Isle of Grain*. S.-Grænse for den forbudte Ankerplads er følgelig flyttet S. efter til en Linie med Retning 292 gennem Signalmasten ved Værftets Sluseport, der ligger paa 51° 26¹/₂' N. 0° 44³/₄' E.
- 1677. England. Orfordness og Aldbro' Napes. Belysning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1234. London 1914.)
 Forandringen af *Orfordness* Hovedfyr og Hjælpfyr samt Udlægningen af *N Aldbro'* Lystønde har nu fundet Sted. *Orfordness* Fyr: 52° 05' 00" N. 1° 34' 30" E (Kort Nr. 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/477. København 1914.)
- 1678. England. Humber Floden. Bull Sands N. Vrag afmærket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1232. London 1914.)
 Vraget af Trawleren *Monimia* ligger 2,₁₂ Sm 262° (misv. W. ³/₄ N.) fra *Spur Point* Fyr. Et Mærkeskib er udlagt ved Vraget. 53° 34¹/₂' N. 0° 03³/₄' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1483. København 1914.)
- 1679. England E.-Kyst. Harwich. Shipwash. Oplysning om Fyrskib. Lystønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1199 og 1246. London 1914.)
Shipwash Fyrskib er nu i elektrisk Forbindelse med Land for Tilkaldelse af Redningshjælp. 52° 01' 57" N. 1° 42' 02" E.
 Udlægningen af *N. Shipwash* Lystønde har nu fundet Sted. 52° 01' 18" N. 1° 38' 20" E.
 (Kort Nr. 180.)

680. England E.-Kyst. Themsen. Edinburgh Channels, Black Deep og Long Sands. Dybder forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1197 og 1201. London 1914.)

Dybden er kendeligt aftaget i NW.-Enden af *North Edinburgh Channel*; 9 m frænsen strækker sig ud til 0,22 Sm N. for *Shingles Patch* Tønde 3. NW.-Kanten af *ong Sands* har skudt sig 0,22 Sm ud. NE.-Spidsen af samme Grund har skudt sig 1,3 Sm [E. ud; der findes kun 1,2 m Vand paa 51° 46' 08" N. 1° 34' 46" E. ifølge *engelsk* Kort Nr. 2052. *Edinburgh* Fyrskib: 51° 33¼' N. 1° 16' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1422 og 1423. København 1914.)

I. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

681. England. Plymouth Sund. Fortøjtønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1257. London 1914.)

Fortøjtønde Nr. 2 er udlagt 730 m 312° (misv. NW. t. N. ¼ N.) fra Baaken paa W.-Enden af Bølgebryderen. Tønden har 3 Ankre, som staar c. 140 m fra den. 50° 20¼' N. 4° 08¾' W.

682. England. Liverpool Bugt. Mersey Floden. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1215. London 1914.)

Da Vraget af Damperen *Rissa*, der laa sunket 0,62 Sm 355° (misv. N. t. E.) fra Forlyret paa Yderenden af *Rock Ferry Pier*, nu formentlig er helt borttryddet, er Mærke-
kibet og den grønne Lystønde inddraget. 53° 23' 09" N. 2° 59' 50" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2297. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

683. Spanien N.-Kyst. San Sebastian. Ledefyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1259. London 1914.)

Et Sæt røde, faste Ledefyr er tændt ved *San Sebastian* og leder, holdt overet 159° (misv. S. ⅝ E.), til Havnen.

a) Forlyret staar tæt ved Stranden N. for Fort *Pintore*, c. 30 m 247° (misv. V. ¾ S.) fra NW.-Hjørnet af Vagthuset. Flammens Højde: 12 m. Synsviddens: 11 Sm. 3° 18¾' N. 1° 59½' W.

b) Bagfyret staar c. 30 m 159° fra Forlyret. Flammens Højde: 16 m. Synsviddens: 12 Sm.

684. Portugal. Leixões. Fyr midlertidig forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1218. London 1914.)

Fyret paa *Leixões S.-Moles* Yderende viser indtil videre hvidt og rødt Et-Blink ved de tidligere Lysvinkler. 41° 11' N. 8° 43' W.

685. Afrika. Sierra Leone. Ile des Tortues. Vrag.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 335/1930. Paris 1914.)

Vraget af en Damper med 2 Master og 1 Skorsten, der ligger paa *Iles des Tortues*, bærer et godt Mærke for Anduvningen af Kap *St. Anne*. 7° 36' 15" N. 13° 02' 05" W.

686. Afrika. Gabon. Caraïbe Grund. Tønde forsvundet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 335/1931. Paris 1914.)

Tønden paa *Caraïbe Grund* er forsvundet. 0° 24' N. 9° 21' E.

687. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Grunde fundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1219. London 1914.)

Ved den S.-lige Adgang til *Portland* Havn er fundet følgende Grunde:

1) 10 m, 1,25 Sm 151° (misv. S. t. E. ¼ E.) fra *Ram Island Ledge* Fyr,

2) 10 m, 0,33 Sm 147° (misv. S. t. E. ⅝ E.) fra samme Fyr, der ligger paa

1688. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Sheepshead Bugt.
Klokketønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1220. London 1914.)
En hvid og sort lodret stribet Klokketønde er udlagt 1,74 Sm 101° (misv. E.
S. 3/4 S.) fra *Centennial Taarn* paa *Coney Island*. 40° 34' N. 73° 56 1/4' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1689. Østerrig-Ungarn. Fyr brænder ikke regelmæssigt.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 188/1731. 's-Gravenhage 1914.)
Fyrene ved *Østerrig-Ungarn Kyst* brænder ikke regelmæssigt.
1690. Rusland. Sorte Hav. Sebastopol. Fyr slukket. Begrænsning af Besejling.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 345/1987. Paris 1914.)
Alle Fyr i Omegnen af *Sebastopol*, undtagen Fyret paa *Kap Chersonese* er slukket.
Fra Solnedgang til Solopgang er det ikke alene forbudt Skibe at staa ind i eller
ud af Bugten, men ogsaa at opholde sig i Nærheden. I haardt Vejr eller i Tilfælde af
Havnød kan Skibe dog om Natten søge Ly i Bugterne ved *Kamychevaja* og *Kazatchik*.
Overtrædelse af Orlogsskibes Anvisninger vil medføre Beskydning.
Kap *Chersonese* Fyr: 44° 34' 57" N. 33° 22' 48" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1691. Norge. Miner udlagt.
(„Efterretninger for Sjøfarende“, Plakat Nr. 3. Kristiania 1914.)
Minespærringer er udlagt ved følgende Befæstninger:
Oscarsborg med *Svelvik*, *Tønsberg*, *Kristianssand* og *Bergen*. Skibe, der ønske
at passere spærrede Løb skal skaffe sig Vejledning hos Befæstningernes Patrouillefartøjer,
som ligger ude. Anvisninger fra disse skal følges. Lodsoldermændene i *Kristiania* og
Drobak giver Oplysning om Passage forbi *Oscarsborg*.
Alle ydre Fyr, samt en Del Indsejlingsfyr ved *Kristianiafjord*, *Kristianssand*
Bergen og *Trondhjemsfjord*, og desuden nogle Fyr ved *Skagerrak Kysten* er slukket. Lods-
væsenet giver nærmere Oplysning.
I den nærmeste Fremtid kan alle eller enkelte Fyr langs den *norske Kyst* blive
slukket.
1692. Holland. Forbud mod Radiotelegrafering.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 190/1751. 's-Gravenhage 1914.)
Indtil videre er det forbudt private Skibe at foretage Radiotelegrafering inde
for *Hollands Grænser*, Søterritoriet iberegnet. Skibenes Førere skal sørge for, at Fang-
nettene forbliver nedtaget saalænge Skibene er inden for Søterritoriets Grænser.
1693. Holland. Særlige Forholdsregler vedrørende Besejlingen af Havne og Løb.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 181/1684. 's-Gravenhage 1914.)
Den *hollandske* Regering har ladet de Forholdsregler træde i Kraft, som er
forudsat i Bekendtgørelse, gengivet i „E. f. S.“ Nr. 12/698. København 1912, nemlig:
Under Manøvre, Øvelser eller af andre Grunde kan Besejlingen af de *hollandske*
Havne og Flodmundinger enten forbydes eller kun tillades under visse Forbehold.
Naar der fra en øjenfaldende Plads tæt ved Indløbet til Havne eller Flodmun-
dinger 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 anduvses med særlig Opmærksomhed eller om muligt maa
man ankre op, da der kan findes Spærringer i eller uden for Havnen eller Flodmundinger.
Det er forbudt at staa ind uden Lods, og Skibene maa eventuelt underkaste sig en
Undersøgelse.
Saavidt muligt kan Oplysninger om disse Undersøgelser erholdes gennem ude-
posterede Skibe, som fører de ovennævnte Signaler og desuden Signalet T J Y. De
tilraades at søge og følge disse Oplysninger. Prajes et Skib af et af disse Skibe, maa
det straks stoppe. Affyres der et blindt Skud, skal alle i Sigte værende Handel-
skibe stoppe.
Det bekendtgøres ikke i Forvejen, naar disse Bestemmelser træder i Kra-

IX. Bekendtgørelser m. m.

731. Tyskland. Bestemmelser om neutrale Skibes Fart paa tyske Havne.

Udenrigsministeriet meddeler:

Neutrale Skibe bestemte for *tyske Nordsø* Havne maa om Dagen styre til et Punkt 10 Sm NW. for *Helgoland*, hvor der fra *tysk* Side er sørget for Lods til at føre skibene ind i Havnene.

Til *tyske Østersø* Havne kan neutrale Skibe derimod sejle direkte; ved Indejlingen til hver Havn findes Lods.

Det *tyske* Kuludførselsforbud omfatter ikke Bunkerkul, og Kulforsyningen til skibe er sikret.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

√ 3681	China, Canton River. — Kap sing mun to Boca Tigris-Southern sheet.
∩ 1798	China, North-east Coast. — Kinchau to Terminal head.
∩ 3694	China, North-east Coast. — Dairen wan.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2540. Washington 1914.)
Det hvide, faste Fyr ved Indløbet til *Guajara* Floden er slukket. 1° 32' S.
48° 30' W.

1723. Argentina. San Blas. Second Barranca Pynt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2541. Washington 1914.)
Et hvidt Lynfyr er tændt paa *Second Barranca* Pynt. Det viser To-Lyn hver 10^s., Lyn 0,1^s., Mørke 2^s., Lyn 0,1^s., Mørke 7,8^s.. Flammens Højde: 47 m. Synsvidden: 18 Sm. Sort, sekskantet, 34 m højt Taarn. Tæt E. for Taarnet findes en 32 m lang Bygning med 4 m høj Ydervæg, der har 3 røde og 2 hvide, vandrette Striber. 40° 45' 04" S. 62° 15' 30" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1724. Frankrig. Fyr slukket.

(„Avis aux Navigateurs“ Paris, den 9de August 1914.)
Fyrene ved *Frankrig* S.-Kyst fra *Titan*, 43° 02' 47" N. 6° 30' 39" E. og *Antibes*, 43° 35' 09" N. 7° 07' 46" E., incl. er slukket indtil videre.

1725. Frankrig. Cassis. Fyr forandres.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 344/1984. Paris 1914.)
I Slutningen af 1914 skal følgende Forandringer foretages ved Fyrene ved *Cassis* Havn.

1. Det røde, faste Fyr 19 m fra Molens Yderende slukkes, og der tændes et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 8^s. paa Molens Yderende. Flammens Højde: 16 m. Synsvidden: 14 Sm. 43° 12' 47" N. 5° 32' 02" E.

2. Det hvide, faste W.-Fyr ved Stranden slukkes, og der tændes et rødt, fast Fyr paa Pynten S. for det gamle Batteri *Lèques*. Flammens Højde: 9 m. Synsvidden: 8 Sm. 43° 12' 50" N. 5° 31' 59" E.

1726. Italien. Miner udlagt

(„Avis aux Navigateurs“ Paris, den 11te August 1914.)
Miner er udlagt ved Havnene *Spezia*, 44° 04' N. 9° 53' E., *Maddalena* (*Sardinien*), 41° 18' N. 9° 22' E., *Taranto*, 40° 28' N. 17° 13' E. og *Venecia*, 45° 25' N. 12° 26' E. Indpassage er tilladt om Dagen med Lods.

1727. Tyrkiet. Dardanellerne. Miner udlagt. Søjlads farlig.

Udenrigsministeriet meddeler:
Da der er udlagt Miner i *Dardanellerne*, er Gennemfart farlig, selv med Lods *Dardanellerne* W.-lige Indløb: c. 40° 05' N. 26° 10' E.

1728. Tunis. Mulig Slukning af Fyr.

(„Avis aux Navigateurs“ Paris, den 11te August 1914.)
Man maa ikke stole paa, at Fyrene ved *Tunis* Kyst brænder regelmæssigt.

1729. Algier. Slukning af Fyr.

(„Avis aux Navigateurs“ Paris, den 9de August 1914.)
Fyrene ved *Algier* Kyst er slukket indtil videre.

1730. Algier. Oran. Lystønde inddraget. Fyr tændt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 350/2021. Paris 1914.)
Den sorte Lystønde, der viste rødt, fast Lys, i *Sainte Thérèse* Bugt ved Yderenden af Arbejderne ved *Haut-fonds* Mole er inddraget, og der er tændt et rødt, fast Fyr paa NE.-Enden af nævnte Mole. Indgaaende Skibe skal holde mellem dette røde Fyr og det grønne Fyr lige over for paa N.-Molen. 35° 42' 50" N. 0° 38' 20" W.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Genselv til Anvendelse om Bøvd i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjenhøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1694. Sverrig. Kalmar Sund. Grund fundet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/888. Stockholm 1914.)

En 6,2 m Grund er fundet SSE. for *Grönskär Fyr* paa 56° 38' 40" N. 16° 23' 00" E.

(Kort Nr. 206.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1695. Sverrig. Sundet. Malmö. Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/913. Stockholm 1914.)

Lods- og Fyrskibet „*Malinördd*“ ombyttes c. den 14de August 1914 midlertidigt med Reservefyrskib Nr. 26, hvilket er mærket „*Reserv*“. 55° 38' 34" N. 16° 56' 45" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1696. Rusland. Hvide Hav. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1264. London 1914.)

Da de nyeste Udgifter af *russiske* Kort udviser betydelige Forandringer og Tilføjelser i Farvandet i den SW.-lige Del af *Hvide Hæb*, bør ældre Kort anvendes med megen Forsigtighed.

1697. Holland. Vester-Schelde. Advarsel.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 191/1756. 's-Gravenhage 1914.)

Da den Mulighed ikke er udelukket, at krigsforenede Magter kan have nedlagt Miner i ikke *hollandiske* Farvande, tilraades det Skibe, som er bestemt til *Schelde*, at benytte Indsejling over *hollandisk* Søterritorium. *Schelde* Munding: c. 51° 25' N. 3° 30' E.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2524. Washington 1914.)

En sort og rød stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys er udlagt c. 80 m SW. for Vraget af Lodsbaaden „*New Jersey*“, der ligger sunket i *Ambrose* Kanal paa 40° 28' 1" N. 73° 54' 17" W.

714. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Eastern Bugt. Miles Floden. Tønder inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2527. Washington 1914.)

I Miles Floden er *Herring Island Shoal* Tønde 7 og *Fairview Point* Tønde 9 inddraget. *Long Point*: c. 38° 47' N. 76° 19' W.

715. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Poplar Island Narrows. Fyr tændt. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2528. Washington 1914.)

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en Baake i 2 m Vand ved det S.-lige Indløb til *Poplar Island Narrows*. Fra Fyret pejles *Sharp Island Fyr* i 188 $\frac{3}{4}$ ° og *Holland Point* øjre Kant i 268 $\frac{1}{2}$ °.

Den lodret stribede *Entrance* Spiritønde er inddraget. 38° 43' 55" N. 76° 21' 27" W.

716. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Dividing Creek. Jarvis Point Shoal. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2529. Washington 1914.)

Jarvis Point Shoal Spiritønde 3 er inddraget. En Fyrbaake er opført paa dens Plads. 37° 43' 20" N. 76° 18' 35" W.

717. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Eastern Bugt. Claiborne Cut. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2530. Washington 1914.)

Claiborne Cut Spiritønde 1 er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde Nr. 1, der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s. 38° 50' 10" N. 76° 17' 20" W.

718. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Opmaalingsvagere udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2533. Washington 1914.)

6 hvide Opmaalingsvagere med sort og hvidt Flag og mærket A til F er udlagt en lige Linie mellem 32° 33' 45" N. 79° 40' 00" W. og 32° 46' 30" N. 79° 21' 45" W. ved c. 4 Sm Melletrum. A og F er forsynet med Fløjte, de øvrige Tønder med Klokke.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

719. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Vrag rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2537. Washington 1914.)

En afbrøkket Dampermast, ragende c. 3 m over Vandet, er observeret ud for Tampa Bugt. Fra Stedet pejles *Tampa Bay* Lys- og Fløjtetønde i 36° og *Egmont Key* andtaarn i 64°. Tøt ved Vraget loddedes 18 m Vand. Lys- og Fløjtetønden: 27° 37' 1" S. 82° 53' 15" W.

720. Panama. Colon. Fyr ødelagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2539. Washington 1914.)

Fyrene og Fyrbygningen paa Yderenden af *Colon* Bølgebryder er ødelagt af søen. *Colon*: 9° 23' N. 79° 56' W.

721. Porto Rico. Ponce. Midlertidigt Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2538. Washington 1914.)

Paa Stilladset ved Taarnet til det nye Forfyr i *Ponce* Havn er tændt et midlertidigt, fast Fyr, der er i Linie med Ledefyrene. *Ponce*: c. 17° 59' N. 66° 37' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1698. Frankrig. Banes de la Somme. Tønde flyttet.

(^a) Avis aux Navigateurs" Nr. 344/1861. Paris 1914.)
Da Farvandet har forandret sig, er den sorte Tønde med Cylinder .1 I ved *Passes* SW. Flyttet til 50° 12' 32" N. 1° 30' 04" E.

1699. England. Dover. Oplysning om Fyr.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1274. London 1914.)
Fyret paa Yderenden af *Admiralty* Piers Forlængelse er synligt i Pejlinger fra 239° (misv. W. t. S. 1/2 S.) gennem 0° til 91° (misv. E. t. S. 3/8 S.). 51° 06 1/2' N. 1° 19 3/4' E.

1700. England S.-Kyst. Portsmouth. Gillicker Point. Sømineøvelsesplads
Forandret.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1237. London 1914.)
Grænserne for Sømineøvelsespladsen ved *Gillicker Point* er forandret, hvorfor de hvid og grøn vandret stribebe Tønder er flyttet og ligger:
Nr. 1: c. 530 m 205° (misv. SW. 1/2 S.) fra Milebakken paa *Gillicker Point* og Nr. 2: c. 770 m 250° (misv. W. 1/2 S.) fra ovennævnte Baake og 164° (misv. S. 1/8 E.) fra det SE-lige af de røde Fyr paa *Stokes Bay* Pier.
Den Del af Farvandet, som ikke maa besjles eller benyttes som Ankerplads, ligger mellem disse to Tønder og Linier fra dem i 25° (misv. NE. 1/2 N.) til Kysten. Tønde Nr. 4, der laa 0.34 Sm 203° (misv. SW. 5/8 S.) fra Milebakken paa *Gillicker Point*, og som betegnede SW.-Grænser af den tidligere Sømineøvelsesplads, er inddraget. *Gillicker Point*: 50° 46 1/2' N. 1° 08 1/2' W.

1701. England S.-Kyst. Plymouth Sund. Støke Point. Baaker borttaget.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1270. London 1914.)
De to Baaker, E. for *Yealton Head*, nær ved Flagstangen 0,27 Sm E. for *Støke Point*, hvilke tidligere angav Rebnngen af *Støke Point* *Roack*, er borttaget. 50° 17 3/4' 4° 02 1/2' W.

1702. England. Bristol Kanal. Usk Floden. Afmærkning forandret.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1252. London 1914.)
1. *West Usk* Lys- og Klokketønde er nu flyttet og forandret til at vise rød Lys; den ligger 0,9 Sm 201° (misv. SW. 5/8 S.) fra *East Usk* Fyr. 51° 31 1/2' N. 2° 58 1/2' W.
2. *East Usk* Tønde er inddraget.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1002. København 1914.)

1703. England. Wales. Milford Haven. Thorn Roek W. Tønde udlagt.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1268. London 1914.)
En sort og hvid lodret stribe Spidstønde er udlagt 1200 m 279° (misv. E. 3/4 N.) fra Flagstangen paa *Thorn Island*. 51° 41 1/2' N. 5° 08' W.

1704. Skotland. Hebriderne. Barra Sund. Landmærke ødelagt.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1269. London 1914.)
Det store 2 Etagens Hus, kaldet „*Kilbride House*“, paa *South Uist* 4.25 Sm NW. for *Ru Melnich* og 140 m inden for Kysten er ødelagt. 57° 05 1/2' N. 7° 18 1/2' W.

1705. Irland S.-Kyst. Pastnet Roek SW. Klokke- og Undervandsklokketønde udlagt. til Forsøg.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1196. London 1914.)
En rød Klokketønde tillige forsynet med Undervandsklokke er til Forsøg udlagt 0,8 Sm 206° (misv. SW. 1/8 W.) fra *Fastnet Roek* Fyr. Klokkerne ringer ved Søens Bevægelse. Tønden kan inddrages uden Varsel. 51° 22 1/2' N. 9° 36 3/4' W.

Syd-Amerikas Østkyst.

1706. Færgerne. Fuglo. Kirke. Fiskerfyr tændt.

Den 1ste September 1914 tændes en Lanternerne, der viser hvidt, fast Lys (Lanxlampe) ved det N.-lige Landingssted ved *Kirke*. Flammens Højde: 25 m. Sort, 3 m høj Fyrværel Lanternen brænder kun, naar Fiskerne er paa Søen. 62° 19' (03") N. 6° 18' (28") W (Kort Nr. 208 og 209. Færøske Lods Side 63. Fyr-Port. Nr. 607 A.)

1707. Afrika. Walfsch Bugt. Pelican Pylt. Fyr tændt.

(^a) Bericht aan Zeevarenden" Nr. 188/1732. ^as-Gravenhage 1914.)
Paa *Pelican* Pylt er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,5 s. Mørke 2,7 s. 22° 53',5 S. 14° 26' E.

1708. Afrika. Kapkolonien. Cape of Good Hope. (Cape Point. Fyr tændes

(^a) Notice to Mariners" Nr. 1275. London 1914.)
Omtrent den 15de Oktober 1914 tændes paa Yderenden af *Cape Point*, c. 0,4 Sm SE. for det nuværende Fyr, der bliver slukket:

1. Et hvidt Lynfyr (Hovedfyr), der skal vise Tre-Lyn hver 20 s, Lyn 0,4 s, Mørk 2,4 s, Lyn 0,4 s, Mørke 8,2 s, Lyn 0,4 s, Mørke 8,2 s. Flammens Højde: 93 m. Synsvidden: 23 Sm. Fyret bliver skjult af Land i Pejlinger fra 82° (misv. E. t. S. 3/4 S.) gennem 90° til 152° (misv. S. 1/8 E.). Firkantet Taarn.

2. Et rødt, fast Fyr (Bifyr) ved Foden af samme Taarn. Flammens Højde: 76 m Synsvidden: 10 Sm. Fyret bliver synligt i Pejlinger fra 299° (misv. NW. t. N.) gennem 360° til 23° (misv. NE. 1/2 E.) over *Bellows* og *Ameril Rocks*. 34° 21 1/2' S. 18° 29 3/4' E

1709. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Gulf of Maine. Georges Bank Grund fundet.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 30/2513. Washington 1914.)
Ved SE.-Kanten af *Georges Bank* er fundet 20 m Vand paa c. 41° 08' N. 66° 30' W

1710. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Polloe Rip Slue Fyrskib ESE. Vrag afmærket.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 30/2520. Washington 1914.)
En rød og sort stribet Lys- og Klokketønde, der viser rødt, fast Lys er udlagt i 33 m Vand c. 120 m 268° fra Agterenden af Vraget af „*George P. Hudson*“, der har Mastetoppe over Vandet. Fra Tønden pejles *Monomy* Fyr i 246 1/2° og *Chatham* N.-lige Fyr i 285 1/4°. 41° 38' N. 69° 46' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/1053. København 1914.)

1711. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Grund fundet.

(^a) Notice to Mariners" Nr. 30/2521. Washington 1914.)
I Indløbet til *Buzzards* Bugt er fundet følgende smaa Stengrunde:
1) 6,7 m paa 41° 26' 34" N. 71° 02' 16" W. 2) 7,3 m paa 41° 26' 37" N. 71° 0 21" W. 3) 6,7 m paa 41° 26' 45" N. 71° 02' 20" W. 4) 5,8 m paa 41° 27' 34" N. 7 01' 47" W.

Det synes som om der strækker sig en Grund med store Sten og med 6,7 à 9,1 Vand fra *Old Cook Spindle* til *Hen and Chickens* Fløjtetønde og måske længere. Dybtgaaende Skibe bør ikke gaa mellem *Hen and Chickens* Fløjtetønde *Gooseberrij Neck*, og de bør holde godt S. om Fløjtetønden.

1712. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Larchmont. Skær fundet

(^a) Notice to Mariners" Nr. 30/2523. Washington 1914.)
Et lille 4,5 m Skær i 9 à 11 m Vand er fundet c. 1240 m 83° 3' fra *Larchmont* Havnefyr. 40° 55' 10" N. 73° 43' 03" W.
4,5 m, Stengrund, er fundet tæt ved 5,6 m Stedet SW. for Yderenden af *Larchmont* Bølgebrude, c. 90 m 203 3/4° fra Havnefyret. 40° 55' 03" N. 73° 43' 56" W.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1229. Japan—Nippon. Aburatani Harbour Approach. Kawajiri misaki—Wreck eastward of. Approximate position. At a distance of about 6½ cables, eastward from the north-east extreme of Kawajiri misaki. Lat. 34° 26' 42" N., long. 130° 59' 00" E., on chart No. 457.

Description. Sunken wreck of the small steamer Kinsei Maru, no portion of the vessel being visible above water.

Note. "Posn. approach" has been placed against this wreck on the charts. (Notice No. 1229 of 1914, dated 4th August.)

Charts affected. No. 457, Aburatani harbour. No. 3617, Yume zaki to Modoro zaki. No. 2875, Naikai (soto uchi). No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nippon. No. 1495, Aburatani bay to Ando zaki. Publication. Japan Pilot, 1914, page 587.

No. 1230. China—East Coast. Liau river entrance—Existence of a wreck. Position. Outside the Bar at the entrance to the river. Entrance buoy, lat. 40° 35' N., long. 122° 02¼' E. Description. Sunken wreck of an iron pontoon. Remarks. The position of the wrecked pontoon has not yet been located; mariners making the entrance to the river are warned accordingly. (Notice No. 1230 of 1914, dated 4th August.)

Charts temporarily affected. No. 2991, Entrance to Liau river. No. 2694, Liau river to Tien chwang tai. No. 1256, Pe chili and Liau tung gulfs. Publication. China Sea Pilot, Vol. V, 1912; pages 524, 527.

No. 1231. Bay of Bengal, India—River Hugli Approach. The Sandheads—Pilots. On and after the 1st September 1914, vessels arriving at the Sandheads and requiring a pilot should, as soon as possible, signal their names and gross tonnage to the pilot vessel. Instructions laid down regarding sound signals in the Bengal Pilot on the page quoted below are to be no longer followed from the above date, and should then be erased from this publication. Vessels wishing to make any sound signals should do so in accordance with Article 28 of the Rule of the Road. (Notice No. 1231 of 1914, dated 4th August.) Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 291.

No. 1241. Japan—Nippon, North Coast. Aomori approach—Existence of a rock. Position. At a distance of 6½ cables, 272° (N. 82° W. Magr.), from the north extreme of Yuno shima. Lat. 40° 54' N., long. 140° 50¼' E. Depth. 4½ fathoms. Variation. 6° W. (Notice No. 1241 of 1914, dated 6th August.)

Charts affected. No. 2441, Tsuraru strait. No. 3409, Sendai bay to Tsuraru strait. No. 2347, Nippon, Kiusiu, and Shikoku, &c. Publication. Japan Pilot, 1914, page 669.

No. 1250. China—Kwang Tung Peninsula. Dairen ko—Fog-signal established. Position. At lighthouse on head of east pier. Lat. 38° 56¼' N., long. 121° 39¼' E. Description. A siren, sounded by electricity, giving one blast every twenty-two and a half seconds, thus:

Blast, $\frac{2\frac{1}{2}}$ secs. — silent.
20 secs.

(Notice No. 1250 of 1914, dated 7th August.)

Charts affected. No. 3694, Dairen wan. No. 1798, Kinchau to Terminal head. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 1680. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 556.

§ 4. Til Dækning af Forsikringens Udgifter bliver der at indkassere af hvert forsikret Fartøj en Præmie paa højest 7,75 pCt. p. A. og paa mindst 0,5 pCt. p. A.

§ 5. Præmien fastsættes af Bestyrelsen — indenfor de i Paragraf 4 nævnte Grænser — under Hensyn til de til enhver Tid herskende Tilstande.

§ 6. Alle registreringspligtige norske Fartøjer forsikres paa denne Maade mod Krigsfare og er forpligtet til at deltage i de dermed forbundne Tab og Omkostninger saaledes som i denne Lov nærmere bestemt.

Eihvert forsikringspligtigt Fartøj forsikres for den Værdi, som er fastsat for dets Kaskoforsikring, dog ikke over 1,800,000 Kroner. Den Forsikrede har Adgang til at være Selvassurandør for indtil 20 pCt. heraf.

§ 7. Undtaget fra Forsikring er:

- Fartøjer, som Staten har sikret mod Krigsrisiko.
- Fartøjer, som ved nærværende Lovs Ikrafttræden allerede er forsikret mod Krigsrisiko, dog kun saa længe saadan Forsikring varer.
- Fartøjer i norsk Indsø- og Kystfart.
- Fangstfartøjer.
- Fartøjer, som ikke er kaskoforsikret.
- Fartøjer oplagt i sikker Havn, forsaavidt den bestyrende Reder skriftligt begærer det. Bestyrelsen afgør, hvad der bliver at anse som Oplægning og sikker Havn.

De under b), c), d) og e) nævnte Fartøjer kan dog optages i Forsikringen, hvis vedkommende bestyrende Reder inden en af Bestyrelsen fastsat Frist efter Lovens Ikrafttræden skriftligt begærer det, og Bestyrelsen godkender Risikoen. For de under e) nævnte Fartøjer fastsættes Værdien af Bestyrelsen. Udmeldelse kan ikke finde Sted.

§ 8. Forsikringen dækker:

- Al Skade, som godtgøres at være en Folge af Krig og af Statsmagters Foranstaltninger i den Anledning.
- Tab, som voldes ved, at Fartøjet for en Tid undrages Rederens Disposition ved Opbringelse, Beslaglæggelse eller lignende direkte Indgriben fra en krigsførende Magts Side. Saadant Tab erstattes med de direkte og bevislige Omkostninger samt desuden med en Afsavns godtgørelse af 6 pCt. p. A. af den forsikrede Værdi for den Tid, hvormed Afsavnstiden overskrider 30 Dage.

§ 9. For at Forsikringen skal være gyldig efter nærværende Lov, maa enhver Rejse, før den tiltrædes, være anmeldt til og godkendt af Bestyrelsen.

Bestyrelsen kan give Tilladelse til flere Rejser i Rækkefølge, t. Eks. hvor det gælder en bestemt Rute.

Bestyrelsen kan udstede Forholdsordrer saavel almindelige som for særskille Rejser.

§ 10. Det Overskud eller Underskud, som den endelige Opgørelse efter »Krigsforsikringens« Ophor udviser, bliver at udligne paa de forsikrede Fartøjer i Forhold til de erlagte Præmier. Udlignet Underskud tillægges Bankrente til Betaling sker, og Betalingen fordeles over et eller flere Aar efter Bestyrelsens Bestemmelse.

Underskudet tilkommer Panteret i det forsikrede Fartøj med Prioritet som for offentlige Afgifter som fastsat i Søfartslovens Paragraf 267, medmindre Rederen stiller anden af Bestyrelsen godkendt Sikkerhed.

§ 11. Med Hensyn til Erstatningens Beregning og Udbetaling samt Forsikringens Betingelser forøvrigt følges Norsk Søforsikringsplan af 1907.

§ 12. Kommer Norge i Krig, ophører Forsikringen den Dag, Krigstilstanden indtræder.

Et Fartøj, som paa det Tidspunkt er i Søen, skal dog være forsikret indtil dets Ankomst i Havn.

§ 13. Loven træder i Kraft den Dag, Kongen bestemmer, og fra og med denne Dag er samtlige forsikringspligtige Fartøjer at betragte som forsikret. Dog er et Fartøj, som den Dag er undervejs eller befinder sig i krigsførende Magters Havn, ikke forsikret, forinden Rejsen eller Havnen er godkendt af Bestyrelsen, jfr. Paragraf 9.

Et Fartøj, som ved Lovens Ikrafttrædelse har paa-begyndt Lastning i neutral Havn, maa paa samme Maade have sin Rejse godkendt af Bestyrelsen.

§ 14. Nærværende Lov gælder, indtil Kongen helt eller delvis ophæver den.

Regler for Forsikringens Afvikling og de nødvendige Overgangsbestemmelser fastsættes af Kongen.

Lov

om

midlertidige Foranstaltninger vedrørende Lodsvesenet.

(Vedtaget af Rigsdagen den 18. August 1914.)

§ 1.

Naar Forholdene nødvendiggør saadanne Neutralitetsforanstaltninger i danske Farvande, at Skibe ikke uden Lodsvejledning kan færdes i disse, samt naar det af Hensyn til Landets Neutralitet maa anses for nødvendigt, at der paalægges Lodsvang ved Besøjling af Havne, er den Minister, under hvem Lodsvesenet henhører, bemyndiget til at paabyde Lodsvang ved Sejlads i de paagældende Farvande og Havne.

§ 2.

Ministeren fastsætter i saa Tilfælde nærmere Bestemmelser for, i hvilken Udstrækning der skal paalægges Skibe Lodsvang, og hvilke Forholdsregler der i den Anledning vil være at iagttage, herunder midlertidig Oprettelse af nye Lodsstationer, Overførelse af Lods-personel og Materiel fra andre Lodsrier m. v.

§ 3.

Naar de trufne Forholdsregler medfører, at de gældende Bestemmelser om indkomne Lodspenge Indbetaling i vedkommende Lodsriers Kasse samt om deres Fordeling m. v. (§§ 41 og 42 i Lov om Lodsvesenet af 13. Juni 1879, saaledes som den fra 1. Juli 1912 at regne er ændret ved Lov af 8. Juni 1912 om Ændring i nævnte Lov m. v.) ikke er egnede til Anvendelse, kan der afviges fra disse Bestemmelser.

Ministeren kan under saadanne Omstændigheder midlertidig lønne enkelte Lodsere af Statskassen, mod at denne oppebærer Indtægten af Lodsningerne.

§ 4.

Ministeren fastsætter Takster for saadanne Tvangslodsninger og bestemmer efter Omstændighederne, om Udgifterne ved disse Tvangslodsninger helt eller delvis skal bæres af Statskassen eller paalægges Skibsfarten, samt i hvilket Omfang de Udgifter, nærværende Lov iøvrigt medfører, skal afholdes af Statskassen.

§ 5.

Denne Lov træder straks i Kraft. Samtidig ophæves Lov Nr. 152 af 2. August 1914 om Lodsvang ved Sejlads til og fra København.

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning i Bladet af 30. forrige Maaned har Begivenhederne jo udviklet sig med stor Hurlighed derhen, at nu baade Serbien, Østerrig, Tyskland, Belgien, Frankrig, England og Rusland forer Krig. Den i en Aarrække truende europæiske Krig er altsaa en Kendsgerning, og selvfølgelig har Begivenhederne vendt op og ned paa al Ting. Navnlige Skibsfarten berøres jo meget føleligt, og de første Par Uger af denne Maaned var alt Kaos. Skibsfarten lider mangfoldige Afbræk, og en Mængde Dampere opholdes rundt omkring. I de seneste Dage er der imidlertid indtraadt nogen Lettelse paa forskellige Omraader, og en Del Befragtninger har fundet

Sted. For den vigtige Transportvare Kul saa det til at begynde med ud, som om Eksporten fra Storbritannien ganske skulde standse, men nu er det saaledes, at kun «Welsh large» ikke maa eksporteres. Alligevel ligger Eksportforholdene noget besværligt, da den engelske Regering forlanger et Depositum af 3 Gange Ladningens Værdi, inden en Ladning maa udføres, for at der ikke skal opstaa Misbrug med Hensyn til Destinationen, og der maa kun udføres Kul til neutrale Lande og Frankrig. Desuden har Assurancepørgsmaalet voldet en Del Besvær, men dette er nu ordnet, idet de forskellige Landes Regeringer selv har paataget sig den overvejende Del af Risikoen. Da tillige højere Mandskabshyrer maa betales, er det en Selvfølge, at Fragterne maa sættes op, og der er sluttet til høje Rater i den forløbne Uge.

Østen. For Sukker fra Java til udsøgt Havn U. K. betalles 40/ pr. August, 35/ à 37/6 pr. September. Fra Kurrahee opnaaedes 18/6 til udsøgt Havn U. K. pr. September.

Sortehavet etc. ligger fuldstændig stille, da ingen Eksport er tilladt.

Middelhavet. Der gøres yderst faa Forretninger, og en lang Række Certepartier er bleven annulleret. For Salt fra Østspanien til Sverig noteres c. 15/ og for Esparto c. 16/ fra Nordafrika til Østkysten U. K.

Nordamerika. Der sluttedes kun Kul og et Par enkelte Sukkerlaster fra Kuba. For sidstnævnte betalles 25/ à 30/ til U. K., medens der for Kul fra Norfolk eller Virginia sluttedes prompte Baade til 25/ Østnorge (6.000), 20/ Las Palmas (4.000—6.500), 23/6 à 25/ River Plate, 22/6 Genua. Sidst i Juli betalles kun 13/3 Baltimore/Genua pr. primo August).

Sydamerika. Ingen Befragtninger er rapporteret, men c. 20/ er den nominelle Rate fra «up river», og der meldes om gunstigt Høstvejr. Det forlyder ogsaa, at der vil blive gjort Forsøg paa at gennemføre Udførselsforbud for Korn, men dette turde neppe være tænkeligt.

Østersøen. Al Eksport indstillet, og Markedet ligger ganske livlost.

Kulfragterne. Fra Tyne Distriktet betalles 9/ à 10/ til Danmark, 10/ Bergen (2.000—3.000), 9/6 à 10/6 St. Nazaire, 10/6 à 11/ Lissabon, 13/ Barcelona, 10/6 Marseille, 12/ à 12/6 Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport Frcs. 9 Bordeaux, 15 Marseille, 12/6 Las Palmas eller Teneriffa, c. 20/ River Plate.

(Skrevet den 18. August 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet samt al Sejlads saa at sige fuldstændig lamslaaet og standset. Fragter til England og Frankrig annulleres, og de Skibe, som har indtaget Ladninger, henligger dels paa Ladepladserne og dels stoppet i andre Havne. Enkelte Skibe, som skulde laste til disse Havne, har faaet Laster til danske Havne, men Fragtraterne er i disse Tilfælde lave.

Af sluttede Returlaster Vest fra er Foderstofflaster annulleret paa Grund af Udførselsforbud i Frankrig, men enkelte Skibe er sluttet for Kullaster til forskellige Fragtrater 9 à 11 £ til danske Havne, medens Østnorge betaler højere Rater, naar Kul kan faas.

Erhvervet Sejlskibsfart er saaledes i det væsentligste standset uden Udsigt til Forandring i nogen nær Fremtid.

Angaaende de mindre Skibe er der kun Tale om Befragtning fra og til danske Havne, saa Befragtningssomraadet er meget begrænset. Provinserne har ikke meget Korn i Markedet; derimod har det været bedre for Cement; saaledes naaede et enkelt Skib fra Aalborg til Kjøbenhavn 1 Kr. pr. Tønde, og senere er bl. a. sluttet til Kjøge til 75 Øre. Fra Kastrup og Kjøbenhavn er sluttet en Del, men medens Kastrup kun har kunnet gennemføre Minimalraterne, er der opnaaet mere fra Kjøbenhavn, særlig foranlediget ved de ret høje Bugsertakster, som

nu i denne Uge er nedsat noget. Der sluttedes for Hvede til Aarhus 16 Øre, Svendborg 15 og 17½ Øre. Kul til Haarbolle 3½ og 4 Kr. Godningssæsonen er nu snart forbi, og fra Kjøbenhavn synes det foreløbig at skulle blive noget roligt, stor Tilgang af Skibe er der heller ikke, men Sukkerafskibningerne dertil fra Provinserne er ellers begyndt, saaledes fra Nykjøbing F. (28 Øre pr. Sæk), saa maaske vil en Forandring deri snart indtræde.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Inger, Skou, pass. Kronstadt 14./8. for Frederikshavn. — Olga, Christensen, ank. Valencia 12./8. — Dagmar, Sørensen, pass. Deal 17./8. for Larache. — Anna, Jessen, ank. Cartagena 16./8. — Norma, Degn, ank. Palamos 16./8. — Yrsa, Larsen, pass. Helsingør 16./8. for Hartlepool. — Cito, Toft, ank. Leith 16./8. — Thyra, Lund, ank. Methil 15./8. — Ulla, Hansen, pass. Fouessant 15./8. for Goole. — Karla, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./8. — Stella, Schiff, ank. Kjøge 15./8. — Marie, Nielsen, afg. Sevilla 14./8. til Dartmouth. — Fylla, Brinch, ank. Sevilla 12./8. — Nancy, Pedersen, ank. Oxelösund 11./8. — Valborg, Jepsen, afg. Huelva 17./8. til Dartmouth. — Hebe, Gregersen, afg. Grimsby 17./8. til Aarhus. — Gerda, Iversen, afg. South Shields 17./8. til Methil. — Bodil, Jensen, afg. Barcelona 17./8. til Valencia. — Nordsoen, Nielsen, ank. Portland 17./8. — Nora, Lauritsen, afg. Falmouth 17./8. til Oxelösund. — Nexos, Basse, afg. Kjøbenhavn 17./8. til Methil. — Ellen, Hansen, afg. Folkenberg 17./8. til Sunnshamn. — Polly, Mathiasen, pass. Gibraltar 17./8. for Hull. — Rigmor, pass. Hanstholm 17./8. for Aarhus.

Det estasiatiske Kompagni. Annam afg. Colombo 10./8. hjemg. — Indien afg. Moji 29./7. hjemg. — Cathay ank. Newcastle o. T. 15./8. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 9./8. — Fiona ank. Kjøbenhavn 12./7. — Bintang ank. London 13./8. hjemg. — Jutlandia pass. Perim 17./8. hjemg. — Tranquebar afg. St. Nazaire 16./8. hjemg. — Transvaal afg. S. Francisco 13./8. hjemg. — Rhodesia afg. Beira 15./8. hjemg. — Arabien pass. Dungeness 4./8. udg. — Selandia afg. Penang 16./8. udg. — Siam afg. Taipeh 12./8. udg. — Natal pass. St. Vincent 20./7. udg. — St. Croix ank. London 2./8. udg. — Samui ank. St. Thomas 26./7. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 2./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Russ, Petersen, ank. Campbellton 13./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1./8. — Excellence Pleske, Tannebek, pass. Helsingør 17./8. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 17./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 11./8. til Campbellton. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Plymouth 16./8. — Holmer Moreh, Christensen, ank. Cardiff 10./8. — Nowa, Dahl, ank. Newry 2./8.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Grangemouth 30./7. — Anna Mærsk ank. Petersborg 30./7. — Arnold Mærsk ank. Kjøbenhavn 16./7. — Chassie Mærsk ank. Åhus 2./8. — Eleonora Mærsk ank. Newport 10./8. — Hulda Mærsk afg. West Hartlepool 15./8. — Laura Mærsk ank. Barry 4./8. — Lexa Mærsk ank. Sunderland 17./8. — Peter Mærsk ank. Manchester 9./8. — Sally Mærsk ank. Follonica 31./7.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Wiborg 28./7. — Skinfaxe, Henningsen, ank. Immingham 6./8. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 2./8.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja ank. Petersborg 8./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Boulogne 1./8. — Martha, Christensen, pass. Helsingør 16./8. — Elna, Rathje, pass. Helsingør 17./8. — Therese, Pedersen, ank. Swansea 15./8. — Harriot, Larsen, ank. Tynen 31./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 10./8. — Simone, Olesen, ank. Borgå 29./7. — Jeanne, Olsen, ank. Kjøbenhavn 8./8. — Vera, Riso, ank. Sunderland 2./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Kemi 29./7. — Annine, Leth, pass. Helsingør 16./8. — Kamma, Löffler, ank. Tynen 17./8. — Betty, Lagesen, ank. Dundee 8./8.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Methil 18./8. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Horsens 18./8. til Boness. — Nordpol, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 18./8. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Aarhus 18./8.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Kjøbenhavn 18./8.

Orion. Orion, Hansen, afg. Visby 18./8. — Fyen, Nielsen, ligger i Rotterdam.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Helsingfors 1./8. — Nelly, Clausen, pass. Dunnethead 17./8. for Aviles. — Lilly, Bang, ank. Valencia 9./8. — Alexy, Sørensen, pass. Gibraltar 17./8. for Huelva. — Dagny, Clausen, ank. Swansea 14./8. — Mary, Duhn, afg. Hobro 16./8. til Burntisland.

Æra. Dana, Boye, ank. Gibraltar 15./8. — Energi, Jensen, ank. Nakskov 12./8.

Sejlskibe.

Æto. Hosanna, Raahauge, ank. Greifswald 3./8. — Argus, Jensen, ank. Folkestone 10./8. — Husavik, Hansen, ank. Sandhamn 11./8. — L. J. Bager er den 25./7. prajet paa 38° N. Br., 12° V. Lgd. — Kirstine Jensen, Raahauge, er ank. Kronstadt. — Ophelia, Clausen, er ank. Figueira. — Immanuel, Winther, ank. Nykjøbing S. 11./8. — Fuglen, Schmidt, ank. Ronne 11./8. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Pontreux 11./8. — Saga, Olsen, ank. Douglas 12./8. — Hermod, Petersen, ank. Haparanda 13./8. — Johanne, Jørgensen, ank. Ramsgate 13./8. — De tvende Brødre, Boye, ank. Stege 13./8. — Pampa, Svendsen, ank. Odense 13./8. — Anna, Christensen, ank. År 14./8. — Mette, Christensen, ank. Thorshavn 15./8. — Amor, Hansen, afg. Sundsvall 15./8. til Marstal. — Caroline, Christensen, ank. Liverpool 16./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. August 1914. — Handelsøfarten under Krig. — Norsk Udkast til Lov om Forsikring af Skibe imod Krigsrisiko. — Lov om midlertidige Foranstaltninger vedrørende Lødsvæsenet. — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

Indreg. Varemærke.

Styrmandselever.

Til det andet Skoleskib „Skjoldborg“ antages i August Maaned yderligere et Par Elever paa samme Betingelser som tidligere averteret, nemlig fuld Matroslyre i Elevertiden, frit Ophold mens Navigations-skolen frekventeres og Pligt til at forblive 2 Aar i Selskabets Tjeneste som Styrmand efter bestaaet Eksamen.

Henvendelse i C. K. Hansens Skibsinspektion, Toldbodvej 16, Kjøbenhavn K.

C. K. Hansen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger 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: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder Fredagen den 25. September 1914 Kl. 3 Efterm. extraordinær Generalforsamling i Hotel »Kongen af Danmark«, Holmens Kanal Nr. 15, her i Staden for efter den hidtilværende Formand, Kaplajn A. V. Knudsens dødelige Afgang at foretage Valg af en ny Formand og til Fastsættelse af dennes Lønning.

Opmærksomheden henledes paa, at Medlemmer, der, naar Generalforsamlingen afholdes, er paa Rejser eller paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindret i at møde ved Generalforsamlingen, dog kunne deltage i Valget ved Afgivelse af Stemmeseddel, naar de for de farendes Vedkommende mindst 14 Dage før Generalforsamlingens Afholdelse fremsætter Begæring herom til Foreningen. Der bliver derefter tilstillet de paagældende Medlemmer trykte Stemmesedler, som, efter af vedkommende Medlem at være udfyldt og underskrevet, i anbefalet Brev inden Generalforsamlingen tilstilles Foreningen i lukket Konvolut med Paaskrift: »Stemmeseddel«.

Kjøbenhavn, Holmens Kanal Nr. 18, d. 15. Aug. 1914.

P. B. V.

Otto Hansen,
 Viceformand.

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S 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 Provinnsbyer.

Post-Adresse: Kristianbgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10766.

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Bygning og Reparation af alle Slags Træskibe. Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines Instrumentmager. Uhr- og Cronometermager. Etabl. 1826. Laxsgade 26. Tlf. Byen 2712 x.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

„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 Blæskanstelers Eftlg., Hr. William Jensen, Toldbodvej. Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekepl.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltrædslugværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

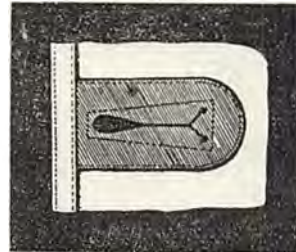
Jærn- og Staalouge
 til Skibsbrug og Elevatorer.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.



OLSKIND

Bedste Olietøj
Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
 Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
 Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
 AARHUS, via 4 vis Hullebroen. All Kød og Delikatesserer til Skibsproviantering. Hurtig og reel Betjening. M. P. Jørgensen, Slagtermester. Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2159. Tlf. 2159.
A. NYHOLM
 Havnegade 28, Aarhus Al Slags Proviant og Skibsrekvisitter Billigste Priser. Reel Betjening.

TIVOLI
 Sommersæson fra 8de Maj til 13de Septbr. 1914.

Hver Aften: Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag: Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

P. Augustinus

Blikkenslager & Kobberømed, Tlf. 1900. **Odense.** Tlf. 1900. Alt Skibsarbejde udføres. Leerandor til D. F. D. S. med flere.

Telefon 5430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frelgts“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
 PAUL ANKERSGADE 2.

I. P. Carstensen,
 Skibs- og Baadebyggeri, KORSØR (etabl. 1872), anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

ZOO. HAVE

i Kjøbenhavn køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014. Tlf. 2014.
F. Nielsons Søn
 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
 Kobbersmed og Blikkenslager
 Specialitet: Skibsarbejde. All udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

**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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Højse- 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 Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbæltter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/3}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 25'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arhelsgiftvareförbundet.

— Garantierar reel behandling och fern expedition. —
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbundet.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,

Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorhande er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Pristilstand sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Stotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler:

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{1/3}

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



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

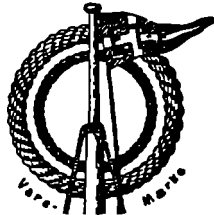
SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Drøvengang
John Crabbie's Old Highland **Whisky**
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 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. 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 Kioskene.

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

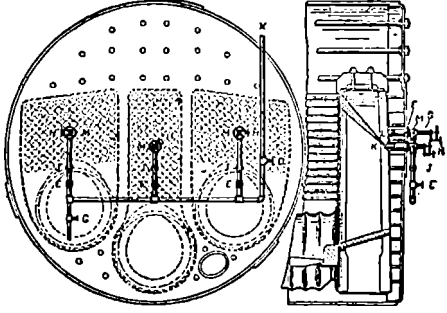
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. August 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bageste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskommer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at anbringe Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaaer direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073



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.

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. B.
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.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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“.

TUX-RAOLIE-MARINE-MOTORER
MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER HAM
etc. Leveres fra 4 til 250 H.K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1912 & 1913 **GULDMEDELLE** 1912 & 1913
TUXHAM MASKINFABRIK - KJØBENHAVN, VALBY

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

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 Propelakslør, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aøke-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslør, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer Rbueelbronze 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.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Roderi, 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.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindeslev, Vesteraaagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

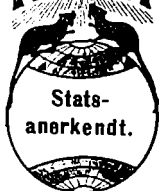
BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Heden eller Havnens.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Budtz-Jørgensen
Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverandør til D. F. O. S.

STEEL-BARQUE „JACQUES“ FOR SALE.

Built 1897 by Forges et Chantiers de la Méditerranée, Gravelle near le Havre. Class Bureau Veritas
✠ I 3/3 L. 1. 1. Tons nett 1633,94; Tons gross 1877,16.
Aht 2500 tons deadweight. Length b. pp. 76 m 90 cm;
Breadth 11 m 71 cm; Depth moulded 7 m 20, Depth of hold 6 m 87. Draft aht 6 m 04. 2 Steamwinches.
2 Decks. 1 Hold. 3 Hatches (2 m 40 × 3 m; 6 m × 4 m; 2 m 40 × 3 m). Rig only 2 years old.

Now lying here.

Please give best firm offer to

CLOOS & CO.

Frederikshavn, Denmark.

Tele-Add.: CLOOS.

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 Losspladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Meddelelse

fra

Kjøbenhavns Kriminal- og
Politirets

1. Kriminalkammer

22/s 1914.

I en her ved Kamret arresteret Mandspersons Besidelse er funden en Marinekikkert, dobbelt, med brunt Skind, brugt, som antagelig er stjaalet fra et i Havnens her liggende Skib. Kikkerten kan tages i Øjesyn her i Kamret hver Søndag Kl. 12—2.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

Kjøbenhavn, den 27. August 1914.

Hurtigere end tænkt har den mellem de store Sømagter udbrudte Krig desværre ogsaa bragt den danske Handelsflaade et Par smertelige Tab, idet to Skibe tilhørende *Det forenede Dampskibsselskab*, nemlig Dampskibet »Maryland«, Kaptajn Ørsted, paa Rejse fra Buenos Aires til Kjøbenhavn med en Ladning Majs, og Dampskibet »Chr. Broberg«, Kaptajn Larsen, paa Rejse fra Middelhavet til Kjøbenhavn med Stykgods, efterat have anløbet henholdsvis Brixham og Portland i den engelske Kanal for Bunkerkul, er stødt paa undersøiske Miner i Nordsoen, c. 35 Sm. NØ. $\frac{1}{4}$ Ø. for Galloppernes Fyrskib, og er sunket den 22. ds. Besætningerne paa begge Skibe er heldigvis reddet, desværre med Undtagelse af »Chr. Broberg«s 2den Maskinmester, L. Jensen af Kjøbenhavn, idet der blev Tid til at sætte Baadene i Vandet inden Skibene sank. Selskabets materielle Tab ved denne ulykkelige Hændelse er meget betydeligt og anslaaes til c. $1\frac{3}{4}$ Million Kroner, idet »Maryland«, der maalte c. 8,000 Tons, var et næsten ganske nyt Skib, medens »Chr. Broberg«, der maalte c. 1,235 Tons var et ældre, men godt Skib, bygget i 1889.

Denne alvorlige Ulykke synes at opfordre til hurtigst muligt at følge vore Nabolandes, Sverig og Norges Eksempel, der uden Tøven ved Lov og Overenskomst med en Række Soforsikringsselskaber har oprettet tvungen Forsikring af Skibe imod Krigsrisiko, saaledes at Staten bærer 80 pCt. af Risikoen og Selskaberne 20 pCt.

En lignende Ordning er ganske vist allerede traadt i Kraft for de Skibes Vedkommende, som skal sikre vor Landbrugseksport og Kultiforsel, men det vilde sikkert være af den største Betydning for hele vor Søfart, hvis en saadan Forsikring blev almengældende, idet den, under fortsat Bevarelse af Danmarks Neutralitet, vil gøre det muligt for vore Skibe at benytte de Chancer, som den udbrudte Krig, der maaske kan blive af lang Varighed, vil give den neutrale Skibsfart.

Hvordan en saadan almengældende og tvungen Forsikring bedst kan ordnes, saaledes at den passer for vore specielle Forhold, bør selvfølgelig overvejes nøje mellem de interesserede Parter. Her skal kun peges paa et Punkt, der forekommer os af Vigtighed for at begrænse Risikoen saavel for Staten som for de interesserede Forsikringsselskaber, nemlig at enhver Rejserute skal være godkendt af den eventuelle Krigsforsikrings-Bestyrelse, der maa have Myndighed til at foreskrive Regler og Ruter for de enkelte Rejser.

Det i vort sidste Nummer gengivne norske Udkast til Lov om Forsikring af Skibe imod Krigsrisiko er den 21. ds. blevet vedtaget af Lagtinget og stadfæstet af Kongen og derefter straks traadt i Kraft, efterat Odelstinget havde foretaget enkelte Ændringer i Udkastet, hvoraf den væsentligste er, at den til Dækning af Forsikringens Udgifter foreslaaede Maksimums-Præmie, 7,75 pCt. p. A., er blevet forhøjet til 12 pCt. p. A.

I Følge Oplysninger, som »Norges Handels- og Søfartstidende« har faaet af Krigsforsikringens Chef, vil Præmierne blive billigere end Lloyds. En Dampers paa 2.000 Tons, til en forholdsvis høj Takst af 300.000 Kr., fra Tyne til Østnorge vil saaledes faa en Præmie af 40 Øre pr. Ton. For et ældre Skib med lavere Takst vil det

blive billigere. Den normale Præmie vil antagelig dreje sig om 20 Øre pr. Ton efter en Sats af 4 pCt. p. A., hvilket er langt under Lloyds nuværende Satser. For Havne som Hamburg og London bliver Præmien naturligtvis noget højere.

Det er Forudsætningen, at Skibene kun gaar i lovlig Fart, det vil sige, at der ikke føres Krigskontrabande, hvormed menes haade betinget og ubetinget, idet ogsaa den betingede Krigskontrabande er medtaget, saalænge man ikke har Meddelelse om, hvordan Magterne vil fortolke Londondeklarationen.

Den 19. ds. blev den i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* gengivne Lov om midlertidige Foranstaltninger vedrørende Lodsvesnet stadfæstet, og endnu samme Dag benyttede Lodsvesnets overste Ledelse ved at udsende nedenstaaende Bestemmelser sin nyerhvervede og uhyre udstrakte Myndighed i alle Lodsanliggender til at lade Skibsfarten paa Kjøbenhavn betale for de Tvangslodsninger, som Neutralitetsforanstaltningerne har nødvendiggjort:

»I Henhold til den Ministeriet i Lov af 19. ds. om midlertidige Foranstaltninger vedrørende Lodsvesnet givne Bemyndigelse, er der under s. D. truffet følgende midlertidige Bestemmelser angaaende Betalingen for de i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne i Store-Bælt og paa Københavns Red nødvendiggjorte Tvangslodsninger:

1. Al Tvangslodsning i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne i Store-Bælt foretages uden Udgift for Skibsfarten.

2. Udgifterne ved Tvangslodsninger i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne paa Københavns Red afholdes af Skibene selv, herfra dog undtaget alle Skibe, der sejler i indenrigs Fart og Sundfart paa Sverrig, samt Skibe paa 150 Brutto Register Tons og derunder, der sejler i udenrigs Fart, for hvilke Skibes Vedkommende Statskassen afholder Udgifterne ved Lodsningen.

Betalingen for disse Lodsninger beregnes efter Sundlodseriernes Takstklasse I.

Endvidere har Ministeriet under 19de ds. bestemt, at de Lods-penge, der hidtil er betalt af Skibene i Anledning af de i Store-Bælt truffene Neutralitetsforanstaltninger, vil blive tilbagebetalt Vedkommende mod Lodssejlerens Indsendelse til Lødsdirektoratet.

Som vi paa pegede allerede i sidste Nummer af Bladet, kan Skibsfarten, der med fuld Loyalitet højer sig og til enhver Tid vil høje sig for ethvert Krav, som bunder i Hensynet til Landets Pligter og Velfærd, ingenlunde med nogen Grad af Velvilje se paa, at man paalægger den Udgifterne ved saadanne usædvanlige Tvangsforanstaltninger. Vi er, indtil man har overbevist os om det modsatte, af den Tro, at den almindelige Grundregel maa være den, at de Folk, hvem de af særlige Hensyn dikerede Tvangsforanstaltninger træffer, til en vis Grad endog har Krav paa af det Offentlige at holdes skadesløse. Men selv om en saadan Grundregel ikke med Rette lader sig overføre paa det foreliggende Spørgsmaal om Tvangslodsninger, hvad vi ikke anser os for berettiget til at domme om, saa ligger dog den Bestemmelse, der er truffet om Betalingen for disse Tvangslodsninger, saa langt til den anden Side af en Regel, som den nysnævnte, at det ikke kan undgaa at virke i høj Grad overraskende.

Marineministeriet har selv i Motiverne til Loven af 19. ds. begrundet den ny Lovregel paa følgende Maade:

»Der vil muligvis for en Del af Skibsfarten indtræde forhøjet Fortjeneste under de særlige Forhold, og det maa i saadanne Tilfælde anses for rimeligt, at vedkommende Rederi selv afholder de Udgifter til Lods, som Sejladsen nødvendiggør.«

Man henviser altsaa til Muligheden af fremtidig Fortjeneste for Skibsfarten og skynder sig for alle Tilfældes

Skyld at lægge Beslag paa sin Del. Men hvorledes vil det gaa med Skibsfarten selv, som maa nøjes med en Anvisning paa Mulighederne? Foreløbig har vi ikke hørt om stort andet end Vanskeligheder med Mandskabet, stærkt forhøjede Hyrer, Rejser, der maa forlænges af Hensyn til Krigsfaren, og nu fra de allersidste Dage om Milliontab, foraarsaget af denne Fare. Det er sandt, at der fra Statens Side er gjort Skridt til en vis Støtte af Skibsfarten, men ser man nærmere til, viser det sig, at denne Støtte i Virkeligheden gælder Udførslen af Landbrugsprodukter og Indførslen af de saa nødvendige Kul. Statens Omsorg for, saavidt muligt at holde den danske Skibsfart i Almindelighed oppe for dennes egen Skyld, for dens ubestridelige national-økonomiske Betydning under disse mer end vanskelige Forhold, den har vi endnu ikke set. — Vi fjerner os imidlertid for langt fra det Spørgsmaal, der var den egentlige Genstand for vore Betragtninger, og kommer desuden ad denne Vej blot paany ind paa den Sag om Statens Medvirkning til en Løsning af Spørgsmaalet om Forsikring mod Krigsrisiko, som vi ovenfor har behandlet; vi skal derfor søge tilbage til Tvangslodsningen. — —

Det vil utvivlsomt kunne gøres gældende, at en absolut Regel om, at Tvangslodsningerne skal udføres uden direkte Udgift for Skibene, vilde virke ligefrem til Gunst for visse af disse, nemlig for alle de, navnlig store, dybtgaaende og kostbare Skibe, der under normale Forhold saa at sige altid vilde tage Lods for deres egen Skyld. Vi vilde finde en saadan Betragtningssmaade mere sneversynet under de foreliggende Forhold end egentlig berettiget, men selv om man anerkender den, hvad da med Hensyn til de Skibe, der ikke plejer at tage Lods, og hvis Forere er fuldt fortrolige med de normale Besejlingsforhold? Den Uret Bestemmelsen rummer overfor saadanne skal man have ondt ved at benægte. Betydningfuldt virker det ogsaa, at man netop slaar ned paa Tvangslodsningen ved Kjøbenhavn, thi i den Lov om Lodstvang ved Kjøbenhavn, som blev vedtaget i Begyndelsen af denne Maaned, men som den ny Lov atter har ophævet, hed det udtrykkelig i § 3, at Tvangslodsningerne udføres uden direkte Udgift for Skibene.

Lodsvæsnen har som Institution betragtet gennem en Aarrække desværre været mindre populær hos Skibsfarten. Set paa Baggrund af den i sin Tid saa omtalte Overadmiralitetssag mellem Marineministeriet og Det forenede Dampskibsselskab med de forudgaaende og som det synes i det evindelige paafølgende Sammenstød mellem Skibsfarten og Lodsmyndighederne om Spørgsmaalet Lodsning under Bugsering, vilde det vistnok have været i højeste Grad ønskeligt, om Myndighederne i dette ny Tvangslodsningsspørgsmaal havde ladet sig være magtpaaliggende at undgaa en Løsning, som Skibsfarten nødvendigvis maa modtage med Mistillid.

Søfolks Ulykkesforsikring under Krigstilstanden. (Meddelelse fra Arbejderforsikrings-Raadet.) I Anledning af den mellem forskellige Stater værende Krigstilstand er der til Arbejderforsikringsraadet rettet en Del Forespørgsler om Anvendelse af Loven af 1. April 1905 om Søfolks Ulykkesforsikring under de forhaandenværende Forhold.

Paa denne Foranledning skal Raadet udtale, at der

i den nævnte Lov ikke er hjemlet nogen Begrænsning, der tager Sigte paa tilstedeværende Krigstilstand. Der vil som Følge heraf paahvile Rederne, d. v. s. det paa-gældende Forsikringselskab, Ansvar overfor de af dem beskæftigede Skibsbesætninger ogsaa for den Risiko, som Sejlads og Ophold i de af Krigen berørte Farvande og Havne maatte medføre. Ansvarer omfatter i Følge Lovens § 9 Ulykker, der er bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller ved de Forhold, under hvilke denne foregaar.

Noget andet er, at den tilstedeværende Krigstilstand vil kunne komme til at influere paa Mandskabets Tjenesteforhold til Rederen og eventuelt bringe dette til Ophør paa et Tidspunkt, hvor det under andre Forhold ikke vilde være bragt til Ophør. Raadet skal i saa Henseende særlig henlede Opmærksomheden paa Bestemmelsen i § 91, jfr. § 63, i Lov af 1. April 1892.

Medens Forsikringsansvaret ordentligvis ophører sammen med Tjenesteforholdets Bortfald, gælder dette dog ikke Hjemsendelse, der finder Sted i Henhold til Lovens § 66 og § 98, idet Ulykkesforsikringslovens § 7 bestemmer, at for Personer, der er forsikringsberettiget i Henhold til de i Lovens § 4 givne Regler, vedbliver Forsikringsretten i Tilfælde af saadan Hjemsendelse.

Tilbageholdelse af danske Ladninger i England. Udenrigsministeriet meddeler følgende:

Da saavel det kgl. Gesandtskab som det kgl. Generalkonsulat i London har modtaget direkte Henvendelse om Bistand fra danske Firmaer i Anledning af Tilbageholdelse i England af disse tilhørende Ladninger, har Gesandtskabet anmodet om, at alle saadanne Henvendelser rettes til det gennem Udenrigsministeriet.

Det er nødvendigt i hvert enkelt Tilfælde at opgive Skibets Navn og den Havn, hvor Skibet holdes tilbage, Ladningens Art, Afskibernes og Ladningsmodtagernes Navne og Afgangs- og Bestemmelseshavn.

Det britiske Udenrigsministerium har meddelt Gesandtskabet, at det i alle Tilfælde, hvor neutrale Ladninger bringes for en Priseret, vil være nødvendigt at antage en engelsk Sagfører til at varetage Ladningsejernes Interesser. Gesandtskabet har meddelt Navnet paa et paalideligt Sagførerfirma, der vil kunne erholdes opgivet ved Henvendelse til Udenrigsministeriet.

Krigsrisikoforsikring for Varer. Et Udvalg, som har været nedsat i Kristiania for at fremkomme med Forslag om, hvad der bør foretages fra Statens Side, til Sikring af Krigsrisikoen paa Ladninger, har i Følge »Norg. Hand. og Søfl.«, den 21. ds. fremsat Forslag om at oprette et Selskab med en Kapital paa 800,000 Kr., som skal overtage 20 pCt. af Risikoen paa Varer til og fra Norge, medens Staten skal overtage 40 pCt. og Assurandørerne 40 pCt. Det menes, at Regeringen vil træffe Afgørelse paa egen Haand i denne Sag, da man ikke ønsker at forlænge Stortingets Samling, og Sagen er af stor Vigtighed.

Telegrafdirektoratet meddeler: Fra 27. ds. at regne skal alle Privattelegrammer i Indlandet og til og fra Udlandet være affattet i klart Sprog paa Dansk, Svensk, Norsk, Tysk, Fransk eller Engelsk. Telegrammer til Udlandet skal have fuldstændig Adresse, aftalte eller forkortede Adresser maa kun benyttes i Indlandet og ved ankommende Telegrammer fra Udlandet. Telegrammets Tekst skal være forstaaelig for Telegrafstationerne, men kan indeholde almindelige Handelsudtryk som fob, cif o. l.

Telegrammer, hvis Tekst kun bestaar af et enkelt Tal eller et enkelt Ord, ekspederes ikke.

Ved Indleveringen skal alle Telegrammer til Efterretning for Telegrafvæsnen forsynes med Afsenderens Navn og Adresse.

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer i Sommerterminen 1914 har Resultatet været følgende:

Motorpasserprøven: I Kjøbenhavn indstillede sig 11 Eksaminander, som bestod; i Odense indstillede sig 15 Eksaminander, hvoraf 14 bestod.

Maskinpasserprøven: I Kjøbenhavn indstillede sig 10 Eksaminander, hvoraf 9 bestod.

Den almindelige Maskinisteksamen: I Kjøbenhavn indstillede sig 80 Eksaminander, hvoraf 68 bestod; i Odense indstillede sig 11 Eksaminander, hvoraf 10 bestod; i Aarhus indstillede sig 19 Eksaminander, hvoraf 13 bestod.

Den udvidede Maskinisteksamen (Kjøbenhavn): I Hjælpefag indstillede sig 27 Eksaminander, hvoraf 24 bestod; i Maskinfag indstillede sig 36 Eksaminander, hvoraf 34 bestod; i elektrotekniske Fag indstillede sig 41 Eksaminander, hvoraf 31 bestod.

Skibes Forsyning med Kul. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler paa dertil given Foranledning, at det maa tilraades Skibe, som gaar til Argentina, at være forsynet med Kul for Tilbagereisen.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Piræus er erklæret for pestsmittet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Kontorchef Emil Krogh: Jeg har med største Interesse hørt paa den Diskussion, som har fundet Sted om denne Sag, som, hvad vi alle kan være enige om, er en af de største, der for Tiden beskæftiger det Offentlige og beskæftiger Sejlskibsrederi-Foreningen. Jeg havde ikke tænkt mig, at der skulde blive nogen som helst Lejlighed eller Grund for mig til at tage Ordet her i Dag. Naar jeg alligevel tager Ordet nu ganske kort, er det, fordi det forekommer mig, at der er et Par smaa Misforstaaelser i Sagen, som jeg nødig vil stille til. Det er fra den højtærede Formands Side bleven sagt — det blev sagt allerede i de indledende Bemærkninger —, at en medvirkende Aarsag — om jeg refererer rigtigt — til, at den omtalte Protest er fremkommen, var, at det ikke havde været muligt at skaffe noget Øre for Sejlskibsfartens Ønsker og Interesser i denne Sag. Med Hensyn til denne Bemærkning synes jeg, at jeg ikke blot som Medlem af den sidste Kommission, Kommissionen af 1911, men ogsaa som Embedsmand under Handelsministeriet maa sige, at der her er en Misforstaaelse. Naar vi ser tilbage paa Sagens hele Udvikling, maa vi dog erkende, at Forholdet var det, at i den første Kommission, den af 1904, satte Dansk Sejlskibsrederi-Forening en af sine bedste Mænd ind, men da Kommissionens Arbejde var færdigt, skete der det, at man desavouerede sit eget Medlem. Paa lignende Maade er det altsaa gaaet nu ved den sidste Kommission. Foreningen havde jo selv udpeget sine Medlemmer af den, og nu ser vi bagefter, at Enigheden har ikke været saa stor. Men der ligger dog ikke deri, at der har været nogen manglende Vilje til at høre efter Sejlskibsrederernes Ønsker. Jeg kunde ønske at gaa et lille Skridt videre og sige, at der har tilmed indenfor

Kommissionen og ogsaa indenfor Administrationen været et meget stærkt udpræget Ønske om, at denne Sag skulde blive løst paa en saadan Maade, at Sejlskibsinteresserne skulde kunne føle sig tilfreds dermed et langt Stykke. Det er blevet sagt, ikke én men flere Gange, og vi har i de Sager, som er indkomne til Administrationen, faaet Bekræftelse af, at Forholdet virkelig var det: at et af de væsentligste af Sejlskibsfartens Ønsker er at skaffe Styrmand til Sejlskibene, og at der laa Vanskeligheden. Men det var man i Kommissionen ganske paa det rene med; det var en Side af Sagen, man aldeles ikke kunde skyde til Side, og som det vil være de Herrer bekendt af selve Kommissionsbetænkningen, blev der sagt, at man holdt sig det for Øje; det har været et medvirkende Moment ved Opstillingen af Kravet om Fart mellem Eksaminerne, at man paa den Maade haabede og ventede at skaffe en Tilgang af Styrmand til Sejlskibsfarten og en Tilgang, man kunde være glad ved, naar man betragtede Sagen fra et Uddannelsesstandpunkt, fordi det vilde være godt for de paagældende, samtidig med at den maaske vilde afhjælpe den Mangel paa Styrmand, som vitterlig var tilstede. Om denne Mangel havde man tydelige og klare Udtalelser i de mange Andragender om Dispensation, som indkom og forøvrigt stadigt indkommer angaaende Styrmand i Sejlskibsfarten. Jeg vil endog gaa endnu et Skridt videre og sige, at det Synspunkt, at man gerne vilde hjælpe Sejlskibsfarten til at erholde Styrmand, gav Anledning til, at man ved de Forhandlinger, som førtes i Fællesrepræsentationen om Sagen, hvor jeg havde den Ære at repræsentere mit Ministerium, søgte endnu en Gang at komme Sejlskibsfartens Ønsker i Møde ved at pege paa, om ikke det netop var Vejen ud, at man ordnede Sagen saadan, at der ved Loven fortrinsvis gaves de unge Anvisning paa at søge deres Styrmandsfart mellem Eksaminerne i Sejlskibsflaaden, saa at man derved opnaaede at hjælpe baade paa Uddannelsesspørgsmaalet og paa Styrmandsspørgsmaalet. I Overensstemmelse hermed bemyndigedes jeg til at fremsætte den Tanke overfor Repræsentationen, at man maaske kunde give dem, som havde gjort Tjeneste som 1ste Styrmand, et Plus, saa at de slap med kortere Fart mellem Eksaminerne, idet man ræsonnerede som saa, at naar en Mand kommer fra Eksamensbordet, bliver han ikke 1ste Styrmand i en Damper, hvorimod Tiden har ført med sig, at han let bliver det om Bord i et Sejlskib. Med andre Ord, da den Tanke blev fremsat, laa der den Betragtning bagved, at man i og for sig ikke syntes, der kunde være noget i Vejen for at forme Bestemmelsen saadan, at den førte endogsaa Hovedparten af de unge Navigatorer om Bord i Sejlskibene, hvor der er god Brug for dem, og hvor de vil have godt af at blive uddannede. Tanken blev ikke taget op, men det forekommer mig, at ud fra dette maa man sige, at der har været baade i høj Grad Vilje til at se paa Sejlskibenes Interesser i saa Henseende og til at lytte til de Røster, som maatte komme frem.

Ogsaa en anden Misforstaaelse vil jeg gerne berøre, nemlig angaaende Eksamensfordringernes Omfang. Det er bleven sagt fra allerførst af og gentaget saa mange Gange, at vist kun allfor mange tror det, at det her drejer sig om Skærpeiser ud over alle Grænser. Det er en komplet Misforstaaelse. Jeg forstod af Formandens Udtalelse, at allerede i sin Tid i Fællesrepræsentationen mente man, at der var Tale om Fordringer, som kunde gøre alvorlig Skade, og jeg nævnte den Gang — hvad der senere er bekræftet i en Skrivelse fra Handelsministeriet til Landstingsudvalget angaaende denne Sag —, at det, man tænkte sig, var, at til Styrmandseksamen skulde der medgaa normalt to fulde Terminer hver paa 6 Maaneder, altsaa ialt godt 12 Maaneder ligesom nu, og til Skibsførereksamen skulde der medgaa én Termin ogsaa paa 6 Maaneder, saaledes at den Skærpeise, der var Tale om, egentlig nærmest var at udtrykke ved Ændringen fra de 4 Maaneder, der medgaa til Forberedelsen til den

udvidede Styrmandseksamen, saaledes som det nu er, til de 6 Maaneders Forberedelse, der kræves til Skibsfører-eksamen, saaledes som det vil blive fremtidig. Det er givet, at heri har man et bestemt Maal for, hvilke Skærpselser der kan blive Tale om; de maa nemlig passes ind i den bestemte Ramme.

Naar jeg endelig, efter at have søgt at berigtige disse to Misforstaaelser, som Medlem af Kommissionen af 1911 skulde sige et Par Ord om selve Sagen, vil jeg sige, at det stiller sig for mig saaledes, at det, det drejer sig om, naar Sagen sættes i Forbindelse med Spørgsmaalet om Tilgang til Søen, er: hvor svært eller hvor let bliver det under den Ordning, som foreslaas, at naa det første Trin opad, at komme fra Lukafet hen agter, d. v. s. fra Matros at blive Styrmand? I saa Henseende kan jeg ikke se rettere end, at de Lovforslag, som blev fremlagt, byder Lempelser. Det er givet, at selv om der bliver omændret noget — lagt noget til somme Steder og til Gengæld skaaret fra andre Steder — vil det være en Fordel, at hvor der før krævedes 5 Aar, for at en Mand kunde faa Papirer som Styrmand, vil der nu kun kræves 4 Aar, og dette i Forbindelse med den Omstændighed, at den unge Mand kan gaa fra Eksamensbordet og være Styrmand med det samme, staar for mig som en ubetinget Lettelse. De unge bliver efter min Mening baade hurtigere og lettere Styrmand, og det er dog det væsentligste, ja i Grunden afgørende, da der jo altid vil være større Trang til Styrmand end til Førere, idet Forholdet er det gamle, at til hvert Skib behøves der kun én Fører men muligvis flere Styrmand. Det er altid det første Skridt, som koster, og har man som sket gennem Forslaget, lettet dette Skridt, saa har man ogsaa dermed givet et Bidrag til Løsningen af Spørgsmaalet om Tilgangen til Søen i det hele.

Der er selvfølgelig mange andre Ting i disse Forslag, som kunde gøres til Genstand for nærmere Overvejelse, og som man kunde debattere meget længe. Jeg skal imidlertid ikke søge at give noget som helst Bidrag til Undersøgelsen af alle disse andre Spørgsmaal. Jeg har kun villet bringe enkelte Ting frem ved denne Lejlighed og har først og fremmest villet det, fordi jeg fandt, det var min Pligt at sige, at der har været i alt Fald særdeles god Vilje til at søge at arbejde paa en Ordning, som kunde tilfredsstille ogsaa Sejlskibene. Man maa nemlig vel huske paa, at Opgaven er ganske umaadelig vanskelig. Det er slet ikke tilstrækkeligt at skaffe en Ordning, som en af de interesserede Parter finder god, naar de andre mener, at den er uantagelig. Opgaven skal løses ved et rimeligt Kompromis, og til at skaffe et saadant Kompromis, som maatte i Hovedsagen tilfredsstille de forskellige berettigede Interesser taget i deres Helhed, har der været den allerbedste Vilje.

Handelssøfarten under Krig.

Foredrag ved 7. Nordiske Søfartsmøde i Malmø den 27.—29. Jull 1914 af Professor C. A. Reuterskjöld.

(Sluttet.)

Londondeklarationen bestemmer endvidere, at Fartøjer, som har Krigskontrabande om Bord, er underkastet Opbringelse naar som helst under Rejsen, ogsaa undervejs til mellemiggende neutral Havn, og inden de har naaet deres endelige Bestemmelsessted, men ikke efter at Kontrabanden er lossat og Fartøj og Gods skilt ad. Bliver Opbringelsen stadfæstet af en Prisedomstol, skal Godset erklæres forbrudt, og ogsaa Fartøjet kan behandles paa samme Maade, for saa vidt Kontrabanden har udgjort mere end Halvdelen af Lasten efter Værdi, Vægt, Omfang eller Fragt, og i ethvert Fald maa Fartøjet bære Udgifterne ved Sagens Behandling. Er Lasten kun for en min-

dre Del Kontrabande, kan Fartøjet efter Visitationen losse denne og derefter frit fortsætte Rejsen med Ret for Opbringeren til straks at odelægge det saaledes lossede samt Pligt til at gøre Antegnning i Skibsdagbogen om Losningen. Ødelæggelse af saadant Gods eller selve det beslaglagte Fartøj bør dog kun ske undtagelsesvis, naar Opbringeren kan bevise, at Ødelæggelsen har været nødvendig for hans egen Sikkerhed eller for at forhindre en ulykkelig Udgang af det Foretagende, hvormed han da var i Færd. Brister Beviset herfor, opstaar Erstatningspligt, uanset om Opbringelsen i og for sig var begrundet eller ikke.

Londondeklarationen indeholder endvidere udførlige Regler angaaende Blokade, hovedsagelig i Tilslutning til Pariserdeklarationen af 1856 og saaledes delvis under Afvigelse fra den væbnede Neutralitets Grundsætninger. Af Betydning er frem for alt Bestemmelserne angaaende Notifikation af Blokadedeklarationen — General-, Speciel- og Lokalnotifikation —, samt hvad der angaar Formodningen om, at Kundskab om Blokaden kan antages hos et sig nærmende Fartøj, som kommer fra en neutral Havn, hvilket der gives en vis Frist efter Generalnotifikation til den Stat, Havnen tilhører, saavel som angaaende Forbud mod at opbringe et Fartøj, som befinder sig paa Rejse til et ikke blokeret Sted, selv om det viser sig derefter at være bestemt til et saadant Sted.

Et Hovedspørgsmaal angaaende Handelssøfart under Krig er imidlertid det af Londondeklarationen berørte, men ikke udtømmende besvarede, Spørgsmaal om Fartøjets og Lastens Egenskab af fjendtlig eller neutral Ejendom. Fjendtligt Gods er nemlig, selv om det ikke er Kontrabande, hjemfalden til Opbringelse om Bord paa fjendtligt Fartøj, men neutralt Gods derimod ikke. Og Fartøjet er under neutralt Flag beskyttet mod Opbringelse, dog ikke ved Blokadebrud og Fart med Krigskontrabande, men det maa i ethvert Fald have Ret til at føre dette Flag. En særlig Betydning faar Spørgsmaalet om Flagret og Ejendomsrettens Overgang til en Anden. Privatret og Folkeret er her ikke ganske overensstemmende.

Principielt har Londondeklarationen stillet sig paa det Standpunkt, at Fartøjets Egenskab af fjendtlig eller neutral beror paa Flaget, d. v. s. paa Fartøjets Nationalitet, men Godsets paa Ejerens Enhørighed under Fjenden eller under en neutral Stat, d. v. s. Spørgsmaalet om Godsets Egenskab af fjendtligt eller neutralt er uafgjort, idet man lader det være uafgjort, hvorvidt Ejeren skal anses som henhørende under den Stat, hvor han har Domicil, eller den, hvori han er Statsborger. Domicil-synspunktet hersker i britisk, Statsborgerskabssynspunktet i kontinental Ret. Men derved er det uvist, hvem der bør betragtes som Ejer, og efter hvilket Lands Ret Spørgsmaalet herom bør besvares. Londondeklarationen giver i denne Henseende et Par Regler af Vægt. Først den, at Gods i fjendtligt Fartøj formodes at være fjendtligt, til det modsatte bevises; og dernæst den, at til Forandringer i Ejendomsretten til Gods, som indtræffer under Rejsen, bliver der ikke taget Hensyn, forsaavidt Godset ved Indlastningen var eller maatte anses for at være fjendtligt. I det Tilfælde, at Opbringelse er sket, gives der kun Undtagelser, naar senere som Følge af den fjendtlige Ejers Konkurs en neutral tidligere Ejer benytter sig af den Ret, han muligvis i Følge Loven har til at faa Ejendomsretten igen; i det Tilfælde faar Godset atter sin neutrale Karakter tilbage. Derimod maa det antages, at en eventuel Forandring under Rejse, fra neutralt til fjendtligt Gods ved Ejendomsrettens Overgang, altid vil vække Opmærksomhed. Spørgsmaalet om hvem der bør anses som Ejere af Last er heller ikke optaget til Debat af »Institut de droit international«, da det mentes at falde udenfor Krigsretten, og altsaa burde løses efter sædvanlige privat-internationale Retsregler.

Fartøjets Flagret beror principielt paa det Lands Lov, hvis Flag Fartøjet faktisk fører, og maa saaledes prøves i Overensstemmelse med de Regler om Retten til at føre

dette Flag, som samme Lov opstiller. Naar altsaa et vist Fartøj under Krig fører svensk Flag, maa det anerkendes som svensk, for saa vidt det efter svensk Lov har Ret til at benytte dette Flag. Men Principet er gennem London-deklarationen blevet betydelig begrænset, idet en indtruffet Ombytning af Nationalitet og dermed følgende Forandring af Flagret ikke behøver at respekteres af de Krigsførende. Er Forandringen sket før Krigens Udbrud og paa en saadan Maade, at et Fartøj, som har haft en af de senere krigsførende Magters Flagret, er overgaaet til neutralt Ejere og saaledes faaet en neutral Stats Flagret, saa anses Forandringen som gyldig, for saa vidt det ikke bevises, at den er sket »in fraudem legis«. Er den imidlertid faktisk sket to Maaneder før Krigens Udbrud, uden at Overdragelsesdokumenterne findes om Bord, skabes der en »presumptio juris« for Overtagelsens Karakter af »in fraudem legis«, hvorved Modbevis er Ejeren tilladt, skønt Skadeserstatning ikke kan erholdes. Naar derimod Overdragelsesdokumenterne findes om Bord paa Fartøjet og Overdragelsen ikke er sket senere end tredive Dage før Krigens Udbrud — ved Overdragelse efter den Tid er Bevis for Ugyldighed givet — opstaaer en »presumptio juris et de jure« for Gyldighed, for saa vidt det fremgaar af Papirerne, at Overdragelsen var uden Vilkaar og fuldstændig, uden Klausul om Tilbagelevering og i fuld Overensstemmelse med begge Staternes Ret samt med den Virkning, at Dispositionen over Fartøj og Fragt ikke bliver beroende paa de samme Hænder som før Overdragelsen. Sker Forandringen efter Krigens Udbrud, saa et fjendtligt Skib faar neutral Flagret, er Hovedreglen den, at Overdragelsen bliver ugyldig, for saa vidt det ikke bevises, at den ikke er sket »in fraudem legis«. Saadant Bevis er dog ikke indrømmet, d. v. s. en »presumptio juris et de jure« skabes for Ugyldighed, i tre Tilfælde, nemlig naar Overdragelse er sket under Rejse eller i blokeret Havn, naar Tilbageleveringsforbehold er taget og hvis et eller andet af de Vilkaar for Retten til at føre den neutralt Stats Flag, som dennes Flaglov fordrer, ikke er opfyldt.

Overgaar et Fartøj fra neutralt til fjendtligt Flag, saa savnes aabenbar al Anledning for de Krigsførende til ikke uden videre at erkende Overdragelsens Gyldighed, men naturligvis er Formodning om en saadan Overdragelse ikke tilstrækkelig, men den bør være fuldt bekræftet før de folkeretlige Virkninger indtræder.

Londondeklarationen oplager tilsidst Spørgsmaalet om neutralt Skibes s. k. Quasikontrabandetræfik, hvorved forstaas deres Anvendelse til Transport eller paa anden Maade i Fjendens Tjeneste, uden at egentlig Kontrabande føres. Der opstilles ikke nogen Sondring mellem det Tilfælde, at dette sker efter Rekvisition med Benyttelse af Angariretten (jus angariae), og det Tilfælde, at det sker frivilligt. Svensk Ret gjorde før en vis Sondring her imellem, men har ikke strengt holdt fast ved dette, og i Folge Londondeklarationen skal neutralt Fartøj i ethvert Tilfælde af neutralitetsstridig Hjælp til Fjenden behandles som om det fører Krigskontrabande eller som om det var fjendtligt, og ligeledes er alt Gods i Fartøjet, som tilhører dets Ejere, underkastet Beslaglæggelse, uanset om det er Kontrabande eller ikke. Derimod behandler Londondeklarationen ikke Spørgsmaalet om et fjendtligt Handelsfartøjs Omdannelse til Orlogsfartøj, og de Bestemmelser herom, som blev givet i 10de Haagerkonvention af 1907, er saa langt fra udtømmende, at netop de vigtigste Punkter, nemlig angaaende Tidspunkt, Sted og Forudsætningerne for en saadan Omdannelse ligesom angaaende Genomdannelse til Handelsfartøj, lades uberørt. Hvad Londondeklarationen forøvrigt indeholder skriver sig dels fra Konvojspørgsmaalet om Følgerne af Modstand samt om Skadeserstatning. Ulovlig Modstand medfører Beslaglæggelse af Fartøjet, selv om ingen Opbringelsesanledning ellers foreligger, og Lasten behandles i dette Tilfælde som Last i fjendtligt opbringelsesbart Fartøj, ligesom Gods i Fartøjet, som tilhører Føreren eller Rederiet, betragtes

som fjendtligt Gods. Hvis det erkendes af en Priseret, at Beslaglæggelse har fundet Sted fejlagtig eller den uafhængig heraf ophæves, saa skal Interessenterne i Fartøj og Last erholde Erstatning, dog med Undtagelse af det Tilfælde, at der ikke savnedes rimelig Grund til Beslaglæggelsen — en Bestemmelse som i de fleste Tilfælde turde gøre Forlangendet om Skadeserstatning temmelig illusorisk, især naar man fordrer processuelt Bevis for Mangel af en rimelig Grund.

Svensk Ret som nu for Tiden genfindes i 1808-Aarets Opbringelses- og 1812-Aarets Konvojreglementer — hvilke dog i Tilfælde af, at Sverig skulde komme i Krig uden Tvivl maatte erstattes umiddelbart af andre — stiller sig i Reglen langt gunstigere baade processuelt og materielt for Opbringelse af Fartøjer end de gældende udenlandske Reglementer eller de internationale Konventioner eller Deklarationer. Ogsaa den for svensk Neutralitet gældende Ret, som sidst har faaet Udtryk i Kundgørelse af 1904, afviger i adskilligt fra udenlandsk Ret, selv om Bestemmelserne af 1904 ikke lige saa skarpt som begge de ældre Love af 1854 og 1804 fastholder den væbnede Neutralitets Principer fra Aaret 1780.

Jeg har hermed i nogle korte Træk forsøgt at henvende den almindelige Opmærksomhed paa Spørgsmaalet om Handelsøfarten under Krig. Spørgsmaalet har naturligvis større Interesse for Jurister, især for Folkerets- og Søretsjurister, men den burde i lige saa høj Grad interessere den praktiske Søfarts Mænd, da det dels er dem det nærmest gælder, naar Krigen kommer, og dels fordi det vilde være heldigt for dem at skaffe sig al den Indflydelse, som det er muligt paa Fastsættelsen af de retslige Regler, som endnu ikke er endelig gældende. Og især har jeg troet, at dette kunde og burde være en Opgave i første Række for den nordiske Søfarts Mænd, da det var fra de nordiske Lande det første afgørende Skridt til denne retslige Regulering blev gjort ved den væbnede Neutralitet i 1780, hvori baade Sverig, Danmark og Norge deltog.

Det er vel sandt, at vore Ønskers Maal maa være og forblive en Fastholden af Principet om Privatejendommens Ukrænkelighed ogsaa i Søkrigen. Men den hurtigste og sikreste Vej til dette Maal er efter min Formening just en sukkessiv Udvikling af Udgangspunktet fra Aaret 1780, hvorigennem Bytteretsprincipet efterhaanden helt erstattes af Handelsforbuds- og Søpolitiprincipet, hvis Gennemførelse ikke er andet end en Hævdelse af Privatejendommens Ukrænkelighed indenfor de Grænser, de offentlige Interesser kræver.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret, Skibene oplægges i Ind- og Udland dels med Ladning inde, saa at der ikke gøres Forretninger Vest efter.

Af Returfragter har der været tilstrækkelige Kulfragter for Behovet til danske og norske Havne i Fragtrater 10 à 11 £ pr. Keel eller Størrelse og Losseplads.

Der er saaledes al Sandsynlighed for, at hele Nordostersøflaaden vil blive oplagt efter endte Rejser.

Angaaende de mindre Skibe er der fra Provinserne i sidste Uge sluttet nogle Skibe, særlig Motorskibe, for Byg til Lübeck, Wismar eller Kiel til 9 M. pr. Ton: et enkelt Skib skal endog have opnaaet 10 M. Ved det nu paabudte Udførselsforbud for Byg, er denne Forretning atter standset. Endvidere sluttedes fra Provinsen for Hvede til Aalborg 19 Øre. Med Hensyn til Cementfarten oplager Aalborg en Del Tonnage, men Fragten er dalet; der losses saaledes i Kjøbenhavn til 60 Øre. Kjøbenhavn synes ligesom at have Mangel paa Skibe, og der sluttedes ogsaa i

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1288. Sumatra, North-East Coast. (1) Langkat river entrance—Leading lights discontinued. Position. On the east side of river entrance. Lat. $4^{\circ} 00' N.$, long. $98^{\circ} 29' E.$ Description. (a) Front light. A white group occulting light. (b) Rear light. A fixed red light. (2) Serapo river approach—Light buoy established. Position. Lat. $4^{\circ} 02' 50'' N.$, long. $98^{\circ} 26' 25'' E.$, on chart No. 1353. Description. A white light-buoy exhibiting an occulting white light every twenty seconds, thus:

Light.	eclipse.
10 secs.	10 secs.

(Notice No. 1288 of 1914, dated 14th August.)
Charts affected. No. 1353, Diamond point to Pulo Berhala. No. 1355, Malacca strait. No. 2760, Aolich head to Chingkok bay. Publications. List of Lights, Part VI, 1914, Nos. 722, 723. China Sea Directory, Vol. I, 1906, pages 96, 97; Revised Supplement, 1913.

No. 1295. China, East Coast—Yang Tse Kiang. Anking reach, Lang kiang ki—Existence of a rock. Position. At a distance of 2 miles and $1/4$ cables, 211° (S. 33° W. Mag.) from Taitzechi light-beacon. Lat. $30^{\circ} 35' 1/2'' N.$, long. $117^{\circ} 11' 1/2'' E.$ Depth. 5 feet. Description. A pinnacle rock. Variation. $2^{\circ} W.$ (Notice No. 1295 of 1914, dated 15th August.) Chart affected. No. 2678, Nanking to Tung Liu (compartments B and C). Publication. Yang tse kiang Pilot, 1914, page 106.

No. 1296. Portuguese East Africa. Lourenco Marques approach—Amended bouyage. Light-buoy replaced by unlighted buoy. Position. At a distance of $13' 1/2$ cables, 83° (S. 77° E. Mag.), from Chelina shoal light. Lat. $25^{\circ} 56' S.$, long. $32^{\circ} 43' 1/4'' E.$ Details. The light-buoy exhibiting a fixed red light has been replaced by an unlighted black can-buoy. 2. Polana channel: (a) Light buoy established. Position. On the southern side of the channel, at a distance of $11' 1/2$ cables, 119° (S. 41° E. Mag.), from Polana Observatory. Polana Observatory, lat. $25^{\circ} 57' 1/2'' S.$, long. $32^{\circ} 36' E.$ Description. A light-buoy exhibiting a fixed red light. (b) Buoy withdrawn: Former Notice. No. 1136 of 1914. Position. (1) On the southern side of the channel at a distance of $15' 1/2$ cables, 102° (S. 58° E. Mag.) from the Observatory. (2) On the northern side of the wreck situated at distance of $2' 1/2$ miles, 82° (S. 78° E. Mag.) from the Observatory. Description. Each a red conical buoy. Variation. $20^{\circ} W.$ (Notice No. 1296 of 1914, dated 15th August.) Charts affected. No. 646, Lourenco Marques. No. 644, Delagoa bay. Publication. African Pilot, Part III., 1905, pages 195, 200; Revised Supplement (2) 1914.

førrige Uge til lidt bedre Rater, saaledes for Hvede til Horsens 18 Øre, Odense $3 1/2$ Kr., Svendborg $3 1/4$ Kr., Soyakager til Rudkjøbing $3 1/4$ Kr., samt Byg til Flensborg $8 1/2$ M. Overdrevent mange Laster derfra er der just ikke; fra Kastrop er der kun faa Godningslaster tilbage.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 22. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavn's Flydedok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet.

Skibet, der ved Afbøjningen fik Navnet »Thyra S.», bygges for Regning Dampskibsselskabet »Torm».



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

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 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.

Vesterhavet. Anna, Jessen, afg. Cabo de Gata 24./8. til Kjøbenhavn. — Fylla, Bruich, afg. Sevilla 24./8. til London. — Nexos, Basse, afg. Methil 24./8. til Aalborg. — Ellen, Hansen, ank. Gelle 24./8. — Olga, Christensen, ank. Almeria 24./8. — Marie, Nielsen, ank. Fleetwood 24./8. — Yrsa, Larsen, ank. Esbjerg 24./8. — Nora, Lauritsen, pass. Hanstholm 24./8. for Oxeløund. — Gerda, Iversen, ank. Esbjerg 24./8. — Ulla, Hansen, ank. Goole 19./8. — Stella, Schiff, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Valborg, Jepsen, afg. Dartmouth 23./8. til Fleetwood. — Nancy, Pedersen, afg. Norrkøping 23./8. til Gelle. — Nordsoen, Nielsen, ank. Göteborg 23./8. — Nerma, Degn, afg. Palamos 22./8. til Gibraltar. — Thyra, Lund, ank. Aarhus 22./8. — Inger, Skou, ank. Blyth 22./8. — Cito, Thoft, ank. Aarhus 22./8. — Johanne, Mikkelsen, pass. Sagres 22./8. for Ipswich. — Rigmor, Uldall, afg. Aarhus 22./8. til Grangemouth. — Hebe, Gregersen, afg. Aarhus 25./8. til Methil.

Det ostasiatiske Kompagni. Annam ank. Suez 25./8. hjemg. — Cathay afg. Newcastle 25./8. hjemg. — Indien ligger i Nicolajefsk. — Kina ank. Kjøbenhavn 9./8. — Bandou ank. Middelsbro 24./8. hjemg. — Jutlandia, afg. Port-Said 24./8. hjemg. — Tranquebar ank. London 19./8. hjemg. — Transvaal afg. San Francisco 13./8. hjemg. — Samui ank. St. Tho-

(Fortsættes efter Danske Havne.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvide* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

1732. Danmark. Bestemmelser vedrørende Lodstvang.

(Meddelelse fra Marineministeriet. København, den 20de August 1914.)

I Henhold til den Ministeriet i Lov af 19de ds. om midlertidige Foranstaltninger vedrørende Lodsvæsenet givne Bemyndigelse, er der under s. D. truffet følgende midlertidige Bestemmelser angaaende Betalingen for de i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne i *Store-Bælt* og paa *Københavns Red* nødvendiggjorte Tvangslodninger:

1. Al Tvangslodning i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne i *Store-Bælt* foretages uden Udgift for Skibsfarten.

2. Udgifterne ved Tvangslodninger i Anledning af Neutralitetsforanstaltningerne paa *Københavns Red* afholdes af Skibene selv, herfra dog undtaget alle Skibe, der sejler indenrigs Fart og Sundfart paa *Sverrig*, samt Skibe paa 150 Netto Register Tons og derunder, der sejler i udenrigs Fart, for hvilke Skibes Vedkommende Statskassen afholder Udgifterne ved Lodningen.

Betalingen for disse Lodninger beregnes efter Sundlodseriernes Takstklasse I.

Endvidere har Ministeriet under 19de ds. bestemt, at de Lodspenge, der hidtil er betalt af Skibene i Anledning af de i *Store-Bælt* trafte Neutralitetsforanstaltninger, vil blive tilbagebetalt Vedkommende mod Lodsedlernes Indsendelse til Lodsdirektoratet,

I. Østersøen.

1733. Østersøen. Farvandet ved Dags. Miner udlagt.

Grundet paa indløbne Beretninger maa Forsigtighed bestemt tilraades ved Passage af Dags paa Grund af Mineudlægninger. Dags N.-Punt: c. 59° 06' N. 22° 35' E.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 79. Helsingfors 1914.)

1. *Finske Bugt* er lukket for udenrigs Trafik saalænge Krigstilstanden vedværet.
2. W. for Meridianen gennem *Kokskär* Fyr, der ligger paa $59^{\circ} 42' N.$ $25^{\circ} 03' E.$, er alle Sømærker fjernede, og alle Fyr slukkede.
3. Skibe, der befinder sig i Munden af *Finske Bugt* paa Grund af Forsinkels eller fordi de ikke har faaet Meddelelse om Krigens Udbrud, eller ogsaa fordi de gaa i Fragtfart paa egen Risiko, standses af Krigsskibe saavel Dag som Nat og faar Anvisning, paa, hvorledes de skal naa deres Bestemmelsessted.
4. Skibe, som paa Grund af Vejrforholdene eller af andre Aarsager er komme ind i *Finske Bugt*, er udsat for at støde paa Miner eller for at blive beskydt.
5. Indtil videre er der kun Forbindelse fra *Raumo*, $61^{\circ} 10' N.$ $21^{\circ} 25' E.$, til *Sverrig*.
6. Skibe, som efter Krigens Udbrud er tilbageholdt i Havnene, kan kun forlad disse med Tilladelse fra Flaadens Højstkommanderende og under Iagttagelse af han Forholdsordre.

1735. Tyskland. Barhöft. Vandstandssignaler midlertidig indstillet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2244. Berlin 1914.)

Masten til Vandstandssignaler ved *Barhöft* Lodsstation er midlertidig fjernet Signalerne gives indtil videre ikke. $54^{\circ} 26'_{2} N.$ $13^{\circ} 02' E.$

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvande Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1736. Tyskland. Als-Sund. Tønder udlægges. Afmærkning flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2170. Berlin 1914.)

I *Als-Sund* udlægges antagelig i August 1914 3 Forhalingstønder over for Artilleri skoleskibets nye Liggeplads, nemlig: 1) Tønde 8 paa $54^{\circ} 54' 59'' N.$ $9^{\circ} 46' 21'' E.$ 2) Tønde 9 paa $54^{\circ} 55' 05'' N.$ $9^{\circ} 46' 10'' E.$ og 3) Tønde 10 paa $54^{\circ} 55' 07'' N.$ $9^{\circ} 46' 07'' E.$

Mittelgrund rød og sort lodret stribede Tønde ligger nu paa $54^{\circ} 58' 25'' N.$ $9^{\circ} 45' 21'' E.$

Den røde Spirtønde A ved Farvandets W.-Side ligger nu paa $54^{\circ} 58' 24'' N.$ $9^{\circ} 45' 15'' E.$

Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tyske* Kort.

(Kort Nr. 157, 160, 241, 243 og 253.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1737. Danmark. Vorupør. Fyr midlertidig slukket.

Fyret paa *Vorupør* Læmole er beskadiget, men bliver snarest muligt atter tændt $56^{\circ} 57' (33'') N.$ $8^{\circ} 21' (50'') E.$

1738. Tyskland. Weser. Hoheweg. Vandstandssignaler midlertidig indstillet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2176. Berlin 1914.)

Vandstandssignalerne ved *Hoheweg* Fyrtaarn gives indtil videre ikke. $53^{\circ} 42\frac{3}{4}' N.$ $8^{\circ} 14\frac{3}{4}' E.$

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1739. Bahama Øerne. Acklin Øerne. Skær fundet. Dybde aftaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1235. London 1914.)

Mira-Por-Vos Banke. Et lille Skær med 8,7 m Vand er fundet tæt ved W.-Kanten af Banken, 2,99 Sm 224° (misy. SW. $\frac{1}{8}$ S.) fra SW.-Kanten af den kendelige firkantede Klippe ud for NE.-Siden af *South Cay*. $22^{\circ} 03' N.$ $74^{\circ} 35' W.$ 0,12 Sm. N. for Skæret findes 14,6 m Vand.

Diana Banke. Dybder paa 14,6 à 17,3 m er fundet paa Banken, naar ved den

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

740. Tyrkiet. Dardanellerne. Tønde ombyttes med Lystønde.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 342/1967. Paris 1914.)
Den røde Spidstønde ved *Nagara* Pynt, c. 0,3 Sm W. for *Nagara* Fyr, ombyttes den yderligere Bekendtgørelse med en hvid Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 3^s, Lyn 0,3^s, Mørke 2,7^s. 40° 11' 44" N. 26° 24' 25" E.
741. Tyrkiet. Sorte Hav. Kara Burnu. Fyr forandres.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 341/1964. Paris 1914.)
Kara Burnu hvide Blinkfyr skal uden nærmere Bekendtgørelse forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s. Under Forandringen tændes ved Taarnets Fod et midlertidigt Fyr med det nye Fyrs Karakter. Synsvidden: 12 Sm. 41° 21' 15" N. 28° 42' 15" E.
742. Bulgarien. Sorte Hav. Kap Kuri. Fyr forandres.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 341/1965. Paris 1914.)
Det midlertidige Fyr ved Foden af Kap *Kuri* Fyrtaarn slukkes uden nærmere Bekendtgørelse, og det endelige Fyr tændes. Dette viser hvidt To-Blink hver 5^s. Synsvidden: 15 Sm. 41° 52' 30" N. 28° 04' 15" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2319. København, 1913.)
743. Lilleasien. Sorte Hav. Kap Vona. Fyr forandres.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 342/1971. Paris 1914.)
Det hvide, faste Fyr paa Kap *Vona* ombyttes uden yderligere Bekendtgørelse med et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 15^s, Lyn 0,5^s, Mørke 1,2^s, Lyn 0,5^s, Mørke 1,2^s, Lyn 0,5^s, Mørke 11,1^s. Flammens Højde: 36 m. Synsvidden: 12 Sm. Hvidt, 7 m højt Taarn. 41° 08' 00" N. 37° 48' 15" E.
744. Lilleasien. Sorte Hav. Kap Kefken. Fyr forandres.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 342/1970. Paris 1914.)
De to hvide, faste Fyr lodret for hinanden paa Kap *Kefken* ombyttes uden yderligere Bekendtgørelser med et (enkelt) hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5^s, Lyn 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 23 m. Synsvidden: 12 Sm. Hvidt, 7 m højt Taarn. 30° 13' 56" N. 30° 17' 45" E.
745. Lilleasien. Marmorhavet. Mudania Bugt. Boz Burnu. Fyr tændes.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 342/1969. Paris 1914.)
Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 2^s, Mørke 3^s, tændes uden yderligere Bekendtgørelse 200 m inden for W.-Pynten af *Boz Burnu* ved Indløbet til *Mudania* Bugt. Flammens Højde: 100 m. Synsvidden: 10 Sm. Hvidt, 11 m højt Taarn. 40° 31' 45" N. 28° 47' 00" E.
746. Lilleasien. Marmorhavet. Kara Buga Bugt. Kap Kalé. Fyr tændes.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 342/1968. Paris 1914.)
Et Fyr, der viser hvidt To-Blink hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 2^s, tændes uden yderligere Bekendtgørelse paa Kap *Kalé* ved E.-Siden af *Kara Buga* Bugt. Flammens Højde: 20 m. Synsvidden: 10 Sm. Hvidt, 6 m højt Taarn. 40° 24' 20" N. 27° 20' 20" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

47. Sverrig. Miner udlagt. Afspærring.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 33/917 og 920. Stockholm 1914.)
Mineudlægninger og Afspærringer har fundet Sted i *Blekinge*, *Södermanlands* og *Stockholms* Skærgaarde samt paa *Sverrigs* W.-Kyst. Vagtbaade ligger ude, om Dagen tændes det internationale Signal M. N., og om Natten givende Signalet - - - efter det svenske System. I usigtbart Veir affyres enkelte Kanonskud eller gentagne Geværskud.

1748. Tyskland. Forholdsregler at iagttage ved Møde med Krigsskibe.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2157. Berlin 1914.)

Handelsskibe, hvis Vej krydser *tyske* Krigsskibs-Afdelingers Vej, skal saa vi muligt i Tide holde rigeligt af; de maa under ingen Omstændigheder søge at bryde igenne Formationen.

1749. Tyskland. Bestemmelser vedrørende Farten paa befæstede Havne og Flo mundinger. Radiotelegrafering forbudt. Afmærkning upaalidelig.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2248. Berlin 1914.)

A. Efterfølgende Bestemmelser gælder for Farten paa *Kiel, Swinemünde, Ne jahrwasser, Pillau, Ems, Jade, Weser, Elben, Eider, Helgoland* samt de indre Farvande ved *Sylt og Pellworm*:

1. Ind- og Udpassage maa kun finde Sted mellem Solopgang og Solnedgang klart Vejr.

2. Forholdsregler vil nærmere blive meddelt fra Krigsskibe eller Havn myndigheder.

3. Der er Lodstvang. Lodsernes Anvisninger skal ubetinget følges. Hvis Lod ikke i Øjeblikket haves til Raadighed, maa Skibet ankre paa nærmere angivet Sted eller staa til Søs igen.

4. I Nærheden af Fæstningsværker er der Slæbertvang for Sejlskibe og mind manøvreedygtige Dampere. Skibene maa selv sørge for Slæbebaad, hvis det ikke er særl bekendtgjort, at de stedlige Myndigheder sørger derfor.

5. Baae ind- og udgaaende Skibe skal have Passerseddel, som udfærdiges af Myndighederne henholdsvis paa Søen og i Havn efter forudgaaende Undersøgelse af Skibet. I Havn kan Skibet blive sat under Opsyn fra Indladningens Begyndelse. Passesedlen afleveres til Lødsen.

6. Overtrædelse af eller Modstand mod Forskrifter kan medføre Skibets O bringelse eller Tilintetgørelse.

B. Paa *tysk* Søterritorium er Benyttelse af Radiotelegraf-Apparater forbudt. Handelsskibe skal bringe Antennerne om Læ.

C. Medens Krigstilstand varer kan Afmærkningen være forandret eller inddragt uden Bekendtgørelse.

(Se tillige „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/1731. København 1914.)

1750. Østerrig-Ungarn. Bestemmelser for Anløb af Havne.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2305. Berlin 1914.)

Skibe, der vil anløbe Havne i *Østerrig-Ungarn*, skal først anløbe en af Havne: *Gravosa*, 42° 40' N. 18° 05' E., *Triest*, 45° 40' N. 13° 45' E. eller *Fiume*, 45° 20' N. 14° 26' E., for der at indhente Forholdsordre.

1914

1914

1914

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibs/tilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bag efter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1751. Sverrig. Fyr tændes til Hjælp for gennemgaaende Trafik.

Ifølge Meddelelse fra den kgl. svenske Lodsstyrelse vil til Støtte for den gennemgaaende Trafik nedennævnte Fyr med Taagesignal-Apparater m. m. indtil videre igen blive sat i Virksomhed:

Ölands södra udde, 56° 11' 50" N. 16° 24' 04" E., *Utklippan*, 55° 57' 13" N. 15° 42' 15" E., *Hanö*, 56° 00' 54" N. 14° 50' 57" E., *Sandhammaren*, 55° 22' 58" N. 14° 11' 10" E. og *Smygehuk*, 55° 20' 22" N. 13° 21' 41" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1610 og 43/1000. København 1914.)

1752. Sverrig. Bottnisko Bugt. Västra Finngrundsbanken. Oplysning om Vrag.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 33/915. Stockholm 1914.)

Vraget af Damperen *Nora* paa 0,6 m Grunden paa *Västra Finngrundsbanken* er nu saa sønderlaaet, at kun lidt af Stævnen er synligt. c. 60° 59' N. 18° 04' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/898. København 1914.)

1753. Finland. Finske Bugt. Porkalaudd SW. Hindring fundet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2163. Berlin 1914.)

En Hindring for Sejladsen ligger SW. for *Porkalaudd* paa 59° 46' 28" N. 24° 10' 48" E. Kortene viser 31 m Vand i Nærheden. Stedet bliver undersøgt.

1754. Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Sømærker opført.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 78. Helsingfors 1914.)

Følgende Sømærker er opført:

1) *Ärmisaari* paa et tørt Skær E. for Holmen *Ärmisaari* i *Björkö Sund*. Sømærket har Udseende som en Vager med E.-lig Topbetegnelse. 60° 24' 43" N. 28° 32' 38" E.

2) *Reipo* paa et tørt Skær W. for *Luppi* Baake ved Indløbet til *Kotka*. Sømærket har Udseende som en Vager med E.-lig Topbetegnelse og Kugle. 60° 14' 30" N. 27° 00' 20" E.

(Kort Nr. 155.)

1755. Rusland. Finske Bugt. Seskär. Grund afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2297. Berlin 1914.)

Ved Indløbet til Ankerpladsen paa W.-Siden af Øen *Seskär* ligger en 3,4 m Grund. For at afmærke denne er den E.-lige røde Spirtønde med opadvendt Kost flyttet til 60° 00' 00" N. 28° 19' 28" E.

Ved Revet, som strækker sig NNW. ud fra *Seskär* Fyr, er udlagt en hvid Spirtønde med nedadvendt Kost. 60° 02' 52" N. 28° 22' 03" E.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2312. Berlin 1914.)

En hvid Spirtønde med nedadvendt Kost er udlagt ved N.-Siden af en 4,3 m Grund ved Indløbet til Bugten paa N.-Kysten af Øen *Sommers*, c. 490 m 25½° (misv. NE. t. N. ¾ N.) fra Fyrtaarnet, der ligger paa 60° 12½' N. 27° 39' E.
(Kort Nr. 155.)

1757. Rusland. Finske Bugt. Hoft Baake. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2166. Berlin 1914.)

Paa *Hoft Baake* paa den lille Øe *Nord-Hoft* er tændt et hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn c. hver 3^s. 59° 40',8 N. 26° 30',7 E.
(Kort Nr. 155.)

1758. Rusland. Reval. Telegrafkabel udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 348/2009. Paris 1914.)

Et Telegrafkabel er strakt fra en af Krigsskibenes Fortøjningstønder paa *Reval Red*, N. for det E.-lige Løb til Krigshavnen, til Rednings-Stationen paa den N.-lige Boulevard. Der maa ikke ankres i Nærheden. Fortøjtønden: 58° 27' 34" N. 24° 07' 43" E.

1759. Rusland. Kap Spithamn. Grund afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2167. Berlin 1914.)

I Farvandet mellem *Odensholm* og Kap *Spithamn* ligger en 7,3 m Grund i 12 à 15 m Vand paa 59° 14' 22" N. 23° 29' 20" E. En hvid Spirtønde med nedadvendt Kost er udlagt 0,15 Sm N. for Grunden i 12 m Vand.
(Kort Nr. 155.)

1760. Rusland. Dage N. Grunde afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2168. Berlin 1914.)

Efterfølgende Rev og Grunde SW. og E. for Kap *Tachkona* paa *Dage N.*-Side er afmærket med Spirtønder:

1. W. for et 5,5 m Sted, W. for Kap *Tachkona*; hvid Tønde med nedadvendt Kost over opadvendt Kost. 59° 05' 10" N. 22° 30' 28" E.

2. W. for *Kalgrund*; sort-hvid Tønde med Ballon og derover nedadvendt Kost over opadvendt Kost. 59° 03' 05" N. 22° 26' 36" E.

3. W. for Kap *Kootzar*; sort-hvid Tønde med nedadvendt Kost over opadvendt Kost. 59° 01' 42" N. 22° 26' 18" E.

4. N. for et 7,2 m Sted NNE. for Kap *Tachkona*; hvid Tønde med nedadvendt Kost. 59° 08' 12" N. 22° 37' 33" E.

5. N. for *Ankergrund* E. for Kap *Tachkona*; hvid Tønde med nedadvendt Kost. 59° 06' 35" N. 22° 51' 03" E.

6. W. for *Ankergrund*; sort-hvid Tønde med nedadvendt Kost over opadvendt Kost. 59° 05' 20" N. 22° 48' 08" E.

7. S. for *Ankergrund*; rød Tønde med opadvendt Kost. 59° 03' 45" N. 22° 51' 23" E.

8. N. for *Schmitgrund*; hvid Tønde med nedadvendt Kost. 59° 03' 45" N. 22° 48' 28" E.

9. E. for *Schmitgrund*; hvid-rød Tønde med opadvendt Kost over nedadvendt Kost. 59° 02' 06" N. 22° 52' 23" E.

(Kort Nr. 205.)

1761. Rusland. Libau. Kejser Alexander III Havn. Sømærker inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2169. Berlin 1914.)

De fire rød-gule Spirtønder med rød-gul Ballon, der var udlagt c. 0,45 Sm SE. for de almindelige Skydetønder NW. for Indløbet til Forhavnen i *Kejser Alexander III Havn*, er inddraget. c. 56° 33½' N. 20° 57' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/735. København 1914.)

1762. Tyskland. Frisches Haff. Frische Nehrung. Kahlberg. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2158. Berlin 1914.)

De to faste Ledefyr paa *Haff Molen* ved *Kahlberg* er forandrede til at vise orange-farvet Lys. I øvrigt uforandret. Bagfyret: 54° 22' 48" N. 19° 27' 04" E.

(Kort Nr. 205.)

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2221. Berlin 1914.)
En Dampers med 5,2 m Dybgaende har taget Grunden i den gravede Rende uden for *Diana Cay*, hvor der skulde være 5,6 m Vand. *Diana Cay*: 23° 10' N. 81° 06 $\frac{1}{4}$ ' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1789. Italien. Grænser for Søterritoriet.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 202/1862. 's-Gravenhage 1914.)
Den italienske Regering har fastsat Grænsen for Søterritoriet til 6 Sm fra Land. For Bugter gælder særlige Regler.

1790. Montenegro. Kyst blokeret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 197/1811. 's-Gravenhage 1914.)
Blokaade er erklæret for *Montenegros* Kysts Vedkommende.

1791. Rusland. Sorte Hav. Sebastopol. Afmærkning forandret. Streletzkaja Bugt. Fyrbaake flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2213. Berlin 1914.)

1. Den tidligere sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, c. 0,15 Sm S. for Pynten ved *Michailovskaja* Batteri paa N.-Siden af *Sebastopol* Bugt er nu rød. 44° 37 $\frac{1}{2}$ ' N. 33° 31 $\frac{3}{4}$ ' E.

2. Bagbaaken til Indsejlingslinien i *Streletzkaja* Bugt ved S.-Siden af *Sebastopol* Bugt bliver flyttet. Det grønne, faste Fyr brænder midlertidigt paa en hvid Fyrpæl med rød Topskive, c. 845 m 179° (misv. S. $\frac{1}{8}$ E.) fra Forfyret, som ligger paa 44° 36' 16" N. 33° 28' 20" E.

3. I Ledelinien til *Kasatschja* Bugt er udlagt en almindelig Tønde 1,7 Sm fra Kysten; den er til Brug for Krigsskibene, og man maa ikke komme den nærmere end 0,1 Sm. 44° 37' N. 33° 24 $\frac{1}{2}$ ' E.

1792. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Gretscheskaja Banke. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1266. London 1914.)

Vraget af *Jekatarina Velikaja* c. 750 m SW. for den sorte Lystønde paa N.-Siden af *Gretscheskaja* Banke er borttaget. 47° 03',7 N. 38° 45',3 E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1217. København 1914.)

1793. Algier. Fyr atter tændt.

(„Avis aux Navigateurs“. Paris, den 16de August 1914.)

Fyrene ved *Algier* Kyst er atter tændt indtil videre.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1729. København 1914.)

en paa Raanokken eller et andet synligt Sted paa den Side, hvor Forbifart er farlig. Andre Skibe bør — om muligt — undgaa at komme i Nærheden af saadanne Opmaalings-skibe. Under alle Omstændigheder er det forbundet med Fare at gaa imellem Skibene i „et Par“.

1780. Canada. Forholdsregler i Anledning af Krigstilstand.

(„Notice to Mariners“ Nr. 83/268. Ottawa 1914.)

Havnene *Halifax*, *Quebec* og *Esquimaux* kan være spærrede af Hensyn til Krigstilstand, og Undersøgelsestjeneste kan være iværksat i Henhold til derom bekendtgjorte Bestemmelser.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1771. København 1912.)

1781. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2617. Washington 1914.)

Ud for Kysten ved *Beaufort* er udlagt en rød og hvid spiralstribet Stumtønde i 25 m Vand til Afmærkning af Fiskepladsen. $34^{\circ} 19' 45''$ N. $76^{\circ} 50' 30''$ W.

1782. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Port Royal Sound. Hilton Head Forfyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2618. Washington 1914.)

Hilton Head Forfyr viser nu hvidt Et-Lyn hver 1^{s} , Lyn $0,3^{\text{s}}$, Mørke $0,7^{\text{s}}$. Lysevnen er forøget. $32^{\circ} 09' 36''$ N. $80^{\circ} 43' 08''$ W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1783. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Hawk Channel. Knights Key. Baaker borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2619. Washington 1914.)

Knights Key Baaker Nr. 1, 2 og 4 er nedlagt. *Sombrero Key* Fyr: $24^{\circ} 37' 36''$ N. $81^{\circ} 06' 40''$ W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1121. København 1911.)

1784. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Ship Island Karantæne-Station. Landmærke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2620. Washington 1914.)

Ved Karantæne-Stationen paa *Ship Island* er opført et Vandtaarn, der bestaar af en hvid Beholder paa sort Gitterværks Underbygning, det hele 30 m højt. Taarnet er det første, man faar Kending af ved Anduvning. $30^{\circ} 13' 40''$ N. $88^{\circ} 53' 40''$ W.

1785. Mexiko. Vera Cruz. Oplysning om Grunde. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2624. Washington 1914.)

Paa det Sted, hvor Kortene angiver $0,6$ m Vand, 70 m 306° fra SE.-Bølgebryderens Baake, findes $2,7$ m.

Paa *Labandera* Rev nær ved Hovedet af SE.-Bølgebryderen er fundet et lille $2,1$ m Skær, 110 m $313\frac{1}{3}^{\circ}$ fra Fyret paa Bølgebryderens Hoved. En hvid Spidstønde er udlagt tæt NW. for Skæret.

Et Skær med $0,3$ m Vand findes tæt ind til Bølgebryderens Hoved.

Vera Cruz: $19^{\circ} 12'$ N. $96^{\circ} 08'$ W.

1786. Panama. Almirante Bugt. Kap Toro Fyr brænder uregelmæssigt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2625. Washington 1914.)

Kap *Toro* Fyr viser ifølge en Skibsførers Rapport En-Formærkelser hver 36^{s} , Lys 28^{s} , Mørke 8^{s} . $9^{\circ} 21' 52''$ N. $82^{\circ} 12' 42''$ W.

1787. Panama. Panama Kanalen aabnet for Gennemfart.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 197/1812. 's-Gravenhage 1914.)

Fra 15de August 1914 er *Panama* Kanalen aaben for Skibe med ikke over $9,1$ m

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 200/1846. 's-Gravenhage 1914.)
Handelsskibe har indtil videre ikke Adgang til *Southampton* Havn. c. 50° 54' N. 2° 26' W.

1775. Skotland W.-Kyst. East Loch Tarbert. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1284. London 1914.)

To Fyr er tændt ved *East Loch Tarbert*:

1. Et hvidt og rødt fast Fyr midt paa Molen N. for Kastellet og 480 m 60° (misv. E. t. N.) fra Kirken yderst ved Havnen, samt 160° (misv. S. 1/8 E.) fra Midten af *Bark House*. Lyset er rødt i Pejlinger fra 217° (misv. SW. t. W.) gennem W. til 307° (misv. NW. t. N.); i øvrigt hvidt. 55° 51 3/4' N. 5° 24 1/2' W.

2. Et ubevogtet, grønt, fast Fyr, kaldet *Madadh Maol* Fyr, paa Stagen ud for Pynten paa Indløbets S.-Side, SE. for *Cock Island*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1776. Portugal. Lissabon. Tidssignal forandret.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 11/20. Lisbon 1914.)

I Begyndelsen af August 1914 skulde Tidssignalet ved *Lissabon* forandres til elektrisk Lyssignal. Hertil anvendes 2 Lanterne, hver anbragt paa en 30 m høj Jernsøjle, af hvilke den ene staar paa Molen ud for Hovedtoldkontoret, den anden ved *Cordaaria Nacional* paa Bygningen, kaldet *Porto Franco*.

Lanternerne er tresidede med 2 m brede og 1 1/2 m høje Sideflader. Tidssignalet gives hver fuld Time, *Greenwich* Middeltid, Dag og Nat. 5 m. før fuld Time tændes Lyse, der ses som en vandret Stribe midt over Lanternernes Sider; selv om Dagen er de synlige c. 1 1/2 Sm. Ved fuld Time slukkes Lyse. Om Natten tændes 3 røde Lyse noget under den vandrette Lystribe.

Det Uhr, som foranlediger Tænding og Slukning af Lyse, og som giver Sekundslag, findes i et lille Hus i *Exploracao do Porto de Lisboa* Have paa *Sodré* Molen. Her kan Sammenligninger tages til enhver Tid.

Den E.-lige Lanterne: 38° 42' 15" N. 9° 08' 03" W. Den W.-lige Lanterne: 38° 41' 48" N. 9° 11' 12" W.

1777. Portugisisk W.-Afrika. Lobito Bugt. Oplysninger.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2339. Berlin 1914.)

Ved Anduvning af *Lobito* Bugt N. fra er det nye Fyrtaarn set i indtil 20 Sm Afstand. Taarnet er indtil videre hvidt og rødt vandret stribet, men Farven agtes forandret. Fyret paa dette Taarn tændes antageligt den 1ste Januar 1915. c. 12° 18 1/2' S. 13° 37 1/2' E.

Paa *Lobito* Halvøen ligger nu en større Samling Huse SW. for Hospitalet.

Følgende Tønder findes i Bugten: a) en rød Lystønde, der viser rødt, fast Lyse, c. 750 m 205° (misv. SW. 1/4 S.) fra Fyret paa *Lobito* Pynt; b) en sort Spidstønde c. 3600 m 215° (misv. SW. 5/8 W.) fra samme Taarn.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/248. København 1914.)

1778. Afrika. Simons Bay. Roman Rocks. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1271. London 1914.)

Det midlertidige Fyr paa *Roman Rocks* er slukket, og der er tændt et hvidt Blinkfyrt, som viser Et-Blink hver 6 s., Mærke 5 s., Flammens Højde: 16 m. Synsviddten: 12 Sm. 34° 11' S. 18° 27 3/4' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1482. København 1914.)

1779. Canada. Oplysning om Opmaalingskibe. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 74/239. Ottawa 1914.)

Regeringsfartøjer foretager fra Tid til anden Opmaalingsarbejder ved Havne i *Canada*. De arbejder to og to sammen, forbundet med en Staaltraadstrosse, og er følgende

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2159. Berlin 1914.)

Antagelig fra Midten af August 1914 skal *Greißwälder Oie* nye hvide Lynfyrt brænde til Forsøg. Det skal vise Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0,4 s., Mærke 3,6 s., Flammens Højde: 48 m. Lysevnen 33 Sm. 54° 15' 02" N. 13° 55' 42" E.

Under Forsøgene, som kan afbrydes midlertidigt, vedbliver Hjælpefyret paa Baaken, c. 65 m NE. 1/2 E. fra Fyrtaarnet, at brænde.

(Kort Nr. 160.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/508 og 15/644. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1764. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hadsund E. Vrag sunket.

Skonnerten *Maren* er sunket 1 Sm E. for Jernbanebroen ved *Hadsund* i Fjorvandets N.-Side. To Master rager højt over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Vraget, som søges borttaget. *Hadsund* Jernbanebro: 56° 42' (50") N. 10° 07' (15") E.

1765. Sverrig. Kattegat og Skagerrak. Fyr tændes til Hjælp for gennemgaaende Trafik.

Ifølge Meddelelse fra den kgl. svenske Lodsstyrelse vil til Støtte for den gennemgaaende Trafik nedennævnte Fyr med Taagesignal-Apparater m. m. indtil videre igen blive sat i Virksomhed:

Hollands Väderö, 56° 27' 00" N. 12° 32' 50" E., *Tylö*, 56° 38' 52" N. 12° 43' 03" E., *Morups Tånge*, 56° 55' 30" N. 12° 21' 35" E., *Fladen* (Fyrskib), 57° 10' 00" N. 11° 49' 05" E., *Nåvingen*, 57° 18' 15" N. 11° 54' 16" E., *Tislarne*, 57° 30' 39" N. 11° 43' 43" E., *Vinga*, 57° 38' 02" N. 11° 36' 12" E., *Palernoster*, 57° 53' 49" N. 11° 28' 04" E., *Måseskär*, 58° 05' 44" N. 11° 19' 57" E., *Hällö*, 58° 20' 13" N. 11° 13' 10" E., *Väderöbod*, 58° 32' 36" N. 11° 02' 07" E. og *Urslobmen*, 58° 50' 05" N. 10° 59' 30" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1016. København 1914.)

1766. Norge. Lille Torungen. Fyr slukket.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 15. Kristiania 1914.)

~~Før~~ *Lille Torungen* Fyr bliver ikke mere tændt. Hvis det gamle Fyr paa *Store Torungen* beordres tændt for det nye Fyr paa *Store Torungen* er færdigt, vil den nye Fyrlampe paa SE.-Siden af *Indre Torungen* blive tændt i Stedet for *Lille Torungen* Fyr, som ligger paa 58° 24' 40" N. 8° 47' 55" E.

(Kort Nr. 236.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1767. Norge. Fyr tændes. Fyr forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 16. Kristiania 1914.)

I *Gjetholmen* Fyrlampe med En-Formørkelser, *Vesteraalen*, tændes den 1ste September 1914. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 247°, midt imellem *Søstein* og *Seiskjær*, til 281°, fri N. om *Oddskejlerne*;
2. hvidt i — - 281° til 334°, fri W. om *Hansskjærallet*;
3. grønt i — - 334° - 88°, fri S. om *Indre Teisten*;
4. hvidt i — - 88° - 107°, fri N. om *Brustø*;
5. rødt i — - 107° - 164°, fri W. om *Toffenskejlerne*. (NB. i denne Lysvinkel skjules Fyret delvis af *Oliebeholderen*);
6. hvidt i — - 164° - 178°, fri E. om *Lambholmski*.

Flammens Højde: 15 m. Lysevnen: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lyse. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 56' 50" N. 14° 56' 35" E.

II. *Smines* Fyrlampe med To-Formørkelser, *Vesteraalen*, tændes den 1ste September 1914. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 242°, fri N. om *Torskejlerne* ved *Dalen*, til 249°, fri S. om *Klubban*;
2. rødt i — - 249° til 260° fri N. om *Klubban*.

4. grønt i — 263° - 32° fri E. om *Klokkertjørn*;
 5. hvidt i — 32° - 38° fri W. om *Reinø*;
 6. rødt i — 38° - 58° fri S. om *Sommerlandet*;
 7. hvidt i — 58° - 64° fri N. om *Højholmen*;
 8. grønt i — 64° - 101° fri N. om Landet ved *Steinlandsfjorden*.
- Flammens Højde: 15 m. Lysevnen: 7 Sm for hvidt, 4₅ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 52' 00" N. 14° 58' 40" E.

III. *Tereen Fyrlampe med En-Formørkelser, Vesterøsten, tændes den 1ste September 1914.* Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 247° fri N. om *Stabben*, til 252° fri S. om *Malmesgrund*;
2. grønt i — 252° til 259° fri N. om *Skeppmannsgrund*;
3. hvidt i — 259° - 263° fri S. om 6 m *Kjærren*;
4. rødt i — 263° - 266° fri N. om 6 m *Dyrgrund*;
5. hvidt i — 266° - 280° fri S. om *Sørensteinen*;
6. grønt i — 280° - 285° fri N. om *Sørensteinen*;
7. hvidt i — 285° - 291° fri S. om *Kagrund*;
8. rødt i — 291° - 294° fri N. om *Kagrund*;
9. hvidt i — 294° - 302° fri S. om *Brokskjærgrund*. (NB. *Nordeinsteinen* med 17 m Vand ligger i N.-Kant af denne Lysvinkel; da det bryder derpå med oprørt Hav, bør man prise den S-lige Grænse.

10. grønt i — 302° - 29° fri E. om *Sandallan*;
11. hvidt i — 29° - 33° ind paa *Bergneset*;
12. rødt i — 33° - 84° fri S. om *Skagbaen* og *Sundholmskjærene*;
13. hvidt i — 84° - 87° fri N. om 10 m *Boraskallen*;
14. grønt i — 87° - 96° fri S. om 8 m *Boraskallen*;
15. hvidt i — 96° - 106° fri N. om *Borø*;
16. rødt i — 106° - 151° fri E. om *Borøskjær*;

Flammens Højde: 23 m. Lysevnen: 7 Sm for hvidt, 4₅ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 51' 30" N. 14° 47' 00" E.

IV. *Frugga Fyrlampe med To-Formørkelser, Vesterøsten, tændes den 1ste September 1914.* Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 27° til 30°;
2. grønt i — 30° fri W. om *Plesa (Flodholmen)*, til 44°;
3. hvidt i — 44° fri E. om *Jobaen*, til 47°;
4. rødt i — 47° fri N. om *Mangbøskjærene*, til 64°;
5. hvidt i — 64° fri S. om *Malmesgrund*, til 67°;
6. grønt i — 67° fri N. om *Stabben*, til 143°;
7. rødt i — 143° midt imellem *Skarvsteinen* og *Godvikholmene* til 251°;
8. hvidt i — 251° fri N. om *Seiskjær*, til 264°;
9. grønt i — 264° fri S. om *Plytbøren*, til 293°; fri N. om *Seiskallen*.

Fla. mens Højde: 15 m. Lysevnen: 7 Sm for hvidt, 4₅ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 49' 35" N. 14° 34' 40" E.

V. *Smitskjær Fyrlampe, Smitskjærleden, er forandret. Lyset er nu:*

1. hvidt i Pejlinger fra 291° fri N. om *Gagnøsholmen*, til 310°;
2. grønt i — 310° til 341°;
3. hvidt i — 341° fri E. om *Hustadlandet*, til 353°;
4. rødt i — 353° fri W. om *Vaagelundet*, til 141°;
5. hvidt i — 141° fri W. om *Selyskjærene* (som tidligere), til 150°; fri E. om *Høgstabben*.

I øvrigt uforandret. 68° 19' 15" N. 15° 30' 45" E.

- VI. *Helle Fyrlampe, Løloten*, er forandret. Lyset er nu:
 - 1—3 som tidligere;
 4. grønt i Pejlinger fra 251° fri S. om *Jernsøjen*, W. for *Fyrlampen*;

den 1ste September 1914. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 352° fri E. om *Gamflesa*, til 21°;
 2. hvidt i — 21° fri E. om *Gronstaben*, til 33°;
 3. rødt i — 33° fri W. om 7 m *Vaageløren*, til 106°;
 4. grønt i — 106° fri S. om *Kvenvikneset*, til 128°;
 5. hvidt i — 128° fri S. om *Gunlingen*, til 132°;
 6. rødt i — 132° fri N. om *Urøsten* og *Kjeldsanden*, til 199°;
 7. hvidt i — 199° fri W. om *Sørfasene*, til 204°;
 8. grønt i — 204° fri E. om *Melstenen*, til 216°;
 9. hvidt i — 216° fri W. om *Melstenen*, til 224°;
 10. rødt i — 224° fri S. om 8 m *Steinstøren*, til 239°;
 11. hvidt i — 239° fri N. om 4₅ m *Steinstøren*, til 301°; fri S. om *Sørbaen*.
- Flammens Højde: 9 m. Lysevnen: 7 Sm for hvidt, 4₅ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—30te April. 65° 13' 00" N. 11° 53' 50" E.

1768. *Tyskland. Helgølands Bugten. Advarsel.*

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2373. Berlin 1914.)
Medens Krigsflotstanden varer udsættet Skibe, der sejler eller ligger til Ankers i *Helgølands Bugten (Deutsche Bucht)* uden reglementerede Lanterner, sig for Beskyddning. Om Natten maa Handelskibe og Fiskertartøjer overhovedet ikke nærme sig *Helgølands Bugten*.

1769. *Tyskland. Ostfriesland. Norder Watt. Ankring forbudt.*

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2327. Berlin 1914.)
Der maa indtil videre ikke ankrøs paa *Norder Watt* i Nærheden af *Norddeich Radio-Station*, ligesom denne heller ikke maa passeres om Natten. *Norddeich*: 53° 36' N. 7° 08' E.

1770. *Holland og Belgien. Schelde. Oplysninger om Besøjlige.*

(„Notice to Mariners“ Nr. 1315. London 1914.)
Det er Formaalet at holde *Schelde* aaben for Handelskibe bestemte til *Antwerpen*, og den *hollandiske* Regering vil gøre alt for at hjælpe dertil. Imidlertid er Afmærkningen delvis forandret, og visse Forholdsregler er iagttaget ved Mundingen. Adgang tilstedes kun om Dagen, og Skibene skal lodes af *hollandiske*, ikke *belgiske* Lodser. Om Natten er al Adgang forbudt. *Schelde* Munding: c. 51° 25' N. 3° 30' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1897. København 1914.)

1771. *Nordsøen. Vrag.*

(„Bericht am Zeerendend“ Nr. 198/1819. s. Gravenhage 1914.)
Et Vrag er set 12 Sm 353° fra *Outer Dorosing* Fyrskib i Farvandet til *Humber* paa c. 53° 46' N. 0° 56' E.

1772. *Skotland E.-Kyst. Cromarty Firth. Undersøgelser-Ankerplads.*

(„Notice to Mariners“ Nr. 1253. London 1914.)
Undersøgelser-Ankerpladsen ved *Cromarty Firth* Indløb har følgende Grænser: a) mod N. en Linie draget fra et Punkt 1₁₈ Sm 106° (misv. SE. 7/8 E.) fra *Navay Chimney* 1₃₆ Sm i Retning 98° (misv. SE. t. E. 5/8 E.); b) mod E. af en Linie draget fra E.-Enden af Grænse a, 0₆₆ Sm i Retning 204° (misv. SW. 1/8 S.); c) mod S. af en Linie draget fra S.-Enden af Grænse b, 1₃₇ Sm i Retning 277° (misv. NW. t. W. 7/8 W.) og d) mod W. af en Linie mellem W.-Enderne af Grænserne a og c. *Navay Chimney*: 57° 39 1/2' N. 4° 02' W.

V. *Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.*

1773. *Kanalen. Guernsey. St. Sampson Havn. Fyr tændt.*

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2321. Berlin 1914.)
Ved *St. Sampson Havn* paa E.-Siden af *Guernsey* er tændt et Støt Ledelyr: a. Baglyret, der viser grønt, fast Lys, staar ved Inderhavnets NW.-Side. Flammens Højde: 14 m. 49° 29' N. 2° 31' W.
b. Forlyret, der viser rødt, fast Lys, staar 220 m 115° (misv. SE. 3/8 E.) fra Baglyret.
Flammens Højde: 11 m.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Lødefyr. 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>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr 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.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 35 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforudsden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren 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 Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 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.	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 Firma 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.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 285 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.	Skibeafgift 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. Slangenfgift 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 Træskibisbygger samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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.	Skibeafgift 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) 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. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhalingsplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 foregaar let 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 Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 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.	Bolværkepenge: 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. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med 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-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Af-tale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 & 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, 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 uforønden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	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 udgaaende 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	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 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodsere. De regelmæssige Rutebaade 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, 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.
Nykjøbing Falster.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne ingen 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.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Renne.	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 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladvings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Varengift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølle. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

mas 15./8. hjemg. — Bintang ank. London 13./8. hjemg. — Rhodesia afg. Delagoa Bay 22./8. hjemg. — Arabien pass. Perim 24./8. udg. — Siam ank. Yokohama 24./8. udg. — Fionia ank. Kristiania 23./8. udg. — Selandia afg. Sabang 23./8. udg. — Natal pass. Punta Arenas 10./8. udg. — St. Croix afg. London 22./8. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 2./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Russ, Petersen, ank. Campbellton 13./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1./8. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Sarpsborg 19./8. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 17./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Campbellton 22./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Plymouth 16./8. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Cardiff 18./8. til Miramichi. — Newa, Dahl, ank. Preston 19./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Boulogne 1./8. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 21./8. — Elna, Rathje, ank. Tynen 22./8. — Therese, Pedersen, afg. Swansea 25./8. — Harriet, Larsen, ank. Klagshamn 24./8. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 10./8. — Simone, Olesen, ank. Borgå 24./7. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 24./8. — Vera, Riso, ank. South Dock 2./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Kemi 29./7. — Aunne, Leth, ank. Tynen 19./8. — Kamilla, Löffler, ank. Odense 24./8. — Betty, Lagesen, ank. Dundee 8./8.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Karrebæksmunde 23./8. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Boness 22./8. — Nordpol, Nielsen, ank. Leith 23./8. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Blyth 24./8.

Orion. Orion, Hansen, ank. Methil 23./8. — Fyen, Nielsen ligger i Rotterdam.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja afg. St. Ratvisborg 19./8. til Nakskov.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Gullfaxe, Petersen, afg. Wiborg 22./8. — Skinfaxe, Henningsen, ank. Inningham 6./8. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 2./8.

Ero. Energi, Jensen, ank. Methil 21./8. — Erindring, Nielsen, ank. Wearmouth 21./8.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Methil 18./8.

Sejlskibe.

Svendborg. Maagen, Jensen, ank. Yarmouth 12./8. — Concordia, Møller, ank. Par 11./8. — Roma, Jensen, ank. Thuro 17./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Thuro 18./8. — Clytia, Jensen, ank. Thuro 20./8. — Elisabeth Eff, Hansen, ank. Thuro 19./8. — Fylla, Hansen, ank. Courselles 20./8. — Marie, Hansen, ank. Burnt Island 20./8. — Marie, Nielsen, ank. Thuro 21./8. — Sofie, Hansen, ank. Rhol 22./8. — Anna, Fisher, ank. Umeå 21./8. — Valborg, Rasmussen, ank. Quimper 21./8. — Marie, Hansen, ank. Dysart 22./8. — Rossing, Larsen, ank. Marin 23./8. — Flora, Sørensen, ank. Thuro 24./8. — Alma, Hansen, ank. Boston 25./8. — Ane, Jørgensen, ank. Wiborg 24./8.

Ero. Hamlet, Rasmussen, ank. Oporto 18./8. — Freya, ank. Fowey 13./8. — Laura, Jensen, ank. St. John 18./8. — Activ, Albertsen, ank. Oporto 18./8. — Poseidon, Rasmussen, ank. Leiths Red 19./8. — Lauritz, Folmer, afg. West Wemyss 20./8. — Gertrud, Christensen, ank. Reden 21./8. — Tvoröyri, Vatson, ank. Bergen 21./8. — Hertha, Christensen, ank. Killa Red 23./8. — Freden, Christensen, ank. Sundsvall 23./8. — Albertha, Kromann, pass. Stubbekjøbing 24./8. for Marstal. — Duen, Hay, ank. Kjøbenhavn 24./8. — Atlantic, Rasmussen, pass. Inostratull 23./8. for Douglas. — Heimdal, Stangaard, ank. Kilnish 22./8. — Valkyrien, Weber, afg. Miramichi 10./8. til Dingle. — Solou, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 23./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. August 1914. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Handelsforarten under Krig. (Sluttet.) — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Solarende. — Skibsetferretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag: Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“. Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6471.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf. Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“ Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadresse: Sundsvall.

Medlemmar paa alla Instageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Haröns, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterer reel behandling och fern expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Soborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Soborg & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsagter (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

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.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderne Priser.

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. 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:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Kristianiagade 11.

Kongelige Søassurance.

124, 1024 & 10124

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.

Holbergsgade 1, 1. Sal.

Copensure

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefoner:

Holmens Kanal 24.

„Fourthcomp.“

Central 256 og 10766.

A. WILSON, Kobbetsmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

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 Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556.

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,

Telef.: 6817
6818

Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn.

Ekspertlæger
i Frihavn.

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 samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

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
Sufartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

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. O. S. og Industriforeningen

„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 20 Gange 50 Gange 100 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

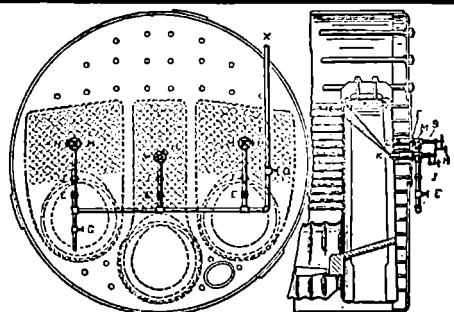
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. September 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Pløder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at nabne Røggaskammerdorene. Hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaaer direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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, nrk.: „Palle“
== 40 Kr. ==
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Sølvtervet 4. Telf. Bbro 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 Telefon
til 5601
Bunkers og Lastrum

• Leverandør til Statsbanerne •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
KJØBENHAVN

Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.
Filialer i Provinsen

Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omegn
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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.

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapakser og Skruerækker 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, *
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
bebetaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remington,

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

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.

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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedearbejde

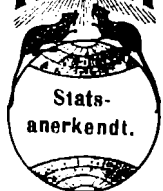
udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

RATIN



Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgekontor,

Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

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

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harsen & Schlier, Kastrup (Amager).

LANDMANDSBANKEN

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

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Løxgade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltrondstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.



TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 31de
Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
Koncerter. — Operetter,
Vaudeviller, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl-
og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

Kjøbenhavn, den 3. September 1914.

Det er os en Tilfredsstillelse at kunne meddele, at formaende Kræfter nu er sat i Gang for at komme vor i Øjeblikket næsten lammede Skibsfart til Hjælp ved Ordningen af en Krigsforsikring under Medvirkning af Staten.

Efter Henvendelse fra Dansk Dampskibsrederiforening har Handelsministeriet nemlig den 29. August nedsat en Kommission til Udarbejdelse af et Lovforslag angaaende danske Skibes Forsikring imod Krigsrisiko. Kommissionen er kommet til at bestaa af følgende Medlemmer:

Folketingsmand, fhv. Finansminister N. Neergaard, Departementschef i Handelsministeriet G. Busck-Nielsen, Direktør A. O. Andersen af Firmaet L. H. Carl, Direktør for den kjøbenhavnske Søassurance-Forening B. Dreyer og Overretssagfører Frederik Winther. Kommissionens Formand er Folketingsmand Neergaard.

Det tør saaledes haabes, at dette vigtige Spørgsmaal, der bliver mere paatrængende for hver Dag der gaar, snart vil finde en heldig Løsning, der vil sætte den danske Skibsfart i Stand til paa mere lige Fod at optage Konkurrencen med vore Nabolandes Skibe, for hvilke en Forsikring imod Krigsrisiko, oprettet ved Lov og under delvis Garanti fra Statens Side, som tidligere nævnt, for over en Uge siden er traadt i Kraft. Virkningen heraf kan allerede spores her hos os, idet vi i de senere Dage har set adskillige norske Skibe ankomme her til Kjøbenhavn med Kul, medens saa mange danske Skibe endnu ikke har kunnet genoptage Farten paa Grund af den meget høje Krigsrisikopræmie.

Desværre er den neutrale Skibsfart jo blevet ramt af den ene Ulykke efter den anden ved Sammenstød med udlagte Miner, anbragt langt til Søs i Nordsøen. Ikke mindst har den danske Handelsflaade betydelige Tab at notere herved, i den korte Tid, Krigen endnu har været, idet foruden de to af Det forenede Dampskibsselskab ejede Skibe, Skonnerten »Gaea« af Svendborg og en islandsk Trawler er gaaet tabt, medens endnu en tredje dansk Damper er blevet ramt af en Mine. Det tilkommer ikke os at fælde Dom om denne Maade at føre Krig paa, som bortset fra store materielle Tab allerede har kostet flere Menneskeliv, men at Præmierne for al Slags Krigsrisiko vil stige i den Anledning, og at det vil blive den neutrale Skibsfart overmaade vanskeligt at opretholde sin Virksomhed i et nogenlunde rimeligt Omfang, kan man under disse Omstændigheder med Sikkerhed gaa ud fra.

Vi kender ikke Grænserne for den Opgave, der er tildeelt den nedsatte Kommission, der skal overveje Spørgsmaalet om vore Skibes Forsikring mod Krigsrisiko, men vi er tilbøjelige til at anse det for ønskeligt, om Kommissionen ogsaa kunde tage under Overvejelse, hvorvidt det maatte kunne lade sig gøre at tage Skridtet fuldt ud, saaledes at Staten ogsaa overtog en væsentlig Del af Risikoen for Ladninger, der transporteres med danske Skibe.

Skibsforsikring mod Krigsrisiko. Den af Handelsministeriet nedsatte Kommission til Udarbejdelse af Lovforslag angaaende danske Skibes Forsikring imod Krigsrisiko har afholdt sit første Møde den 31. f. M., hvori drøftedes visse almindelige Spørgsmaal Emnet vedrørende. Man vedtog at gøre Indstilling til Ministeriet om,

at Kommissionen suppleres med Sagkyndige i Spørgsmaalet om Forsikring imod Krigsrisiko, for saa vidt angaar Dampskibe i Rute fart samt Sejl- og Fiskerskibe.

Handelsministeriet har derefter den 1. ds. anmodet Assurance-Direktør Aage Bramsen, Direktør ved Det forenede Dampskibsselskab N. Høst og Dansk Sejlskibsrederiforenings Formand, Konsul C. P. Lund, om at tiltræde den til Udarbejdelse af Lovforslag angaaende Forsikring imod Krigsrisiko til Søs nedsatte Kommission.

Bestemmelser for Søfarten i Anledning af Minespæringer i visse svenske Farvande. I Anledning af, at Miner er blevet udlagt i Farvandene ved Stockholms Skærgaard samt ved Indløbene til Södertälje, Färösund, Karlskrona, Kungsbäckafjorden og Göteborg saavel som i de over Ellelösfjorden, Stigfjorden og Hakafjorden førende Udløb til Uddevalla, skal Fartøjer, der ønsker at sejle ind i disse Farvande, standse, naar de præjes af Vagtskib, og det paalægges de Søførende, for at forebygge Ulykkestilfælde, nøje at efterkomme de Anvisninger for Søfarten i ovennævnte Farvande, som gives dem fra Vagtskib eller paa anden Maade af vedkommende Myndigheder.

Vagtskib, der er udsendt for at give saadanne for Søfarten nødvendige Anvisninger, vil afgive følgende Opmærksomhedssignaler: Om Dagen og i sigtbart Vejr det internationale Signal M. N., i Mørke Signaletegnet —. efter Morses System, eventuelt gentaget samt i Taage eller diset Vejr et løst Kanonskud eller gentagne løse Geværskud.

Selv om de ikke præjes af Vagtskib skal Fartøjer endvidere standse, give Signal for Tilkaldelse af Lods og afvente Vagtskibs Ankomst ved de nedenfor angivne Pladser:

I Farvandene ved Stockholms Skærgaard:

Indgaaende Fartøjer:

De, som skal gaa gennem Furusund-Sejlløb, ved resp. Högskärs kummel eller Lerskären samt ved »Lunsen«, sydvest for Växlet;

De, som gaar igennem Sandhamns Sejlløb, ved Sandön samt ved resp. Djurhamn eller Klöfholm;

De, som gaar igennem Dalarö Sejlløbet, ved L. Røtholmen;

Udgaaende Fartøjer, som fra Trälhavet gennem Lindalssund fortsætter til Kanholmsfjärden, skal benytte Sejlløbet forbi Sandö sugga, Kalfö og Puttisholmen til Sollenkrokaön.

Fartøjer skal standse:

De, som gaar ud fra Furusunds Sejlløb, ved Östana samt ved resp. Granhamn eller Frövallskär;

De, som gaar ud af Sandhamns Sejlløb, ved Kalfö.

De, som gaar ud af Dalarö Sejlløb, ved Dalarö skans.

Ved Indløbet til Södertälje:

Indgaaende Fartøjer, ved Axviksholmar i Himmerfjärden.

Udgaaende Fartøjer, ved Hörningsnäs.

Ved Indløbet til Färösund:

Indgaaende Fartøjer, i Min. retvisende Syd for Bungeör Båk

Udgaaende Fartøjer skal anmelde deres Afgang hos »Positionsbefilhavaren«.

Ved Indløbet til Karlskrona:

Indgaaende Fartøjer:

De, som gaar ind gennem det søndre Sejlløb, lige sønden om Linien Flaggundet-Esten;

De, som gaar ind gennem det vestre Sejlløb, lige sønden om Linien Lindö udde—Stängskärs kummel.

Udgaaende Fartøjer skal anmelde deres Afgang paa Kommandantekspeditionen.

Ved Indløbet til Göteborg:

Indgaaende Fartøjer, resp. i Linien Skalkorgarna—Gefveskär eller tværs af Skifteskär kummel.
Udgaende Fartøjer, ved Nya varvet.

Ved Indløbene til Uddevalla:

Indgaaende Fartøjer, ved S. Ästol.
Udgaende Fartøjer, paa Askeröfjord.

Minerne i Nordsøen. Dampskibet »Cathay« af Kjøbenhavn, der den 25. og 26. August krydsede Nordsøen fra Tynesflodens Munding til Skagerrak melder at have observeret Miner, der laa i Overfladen af Vandet, paa følgende Pladser: 1) 62 Sømil ONO. for Tynesflodens Munding, 2) 56° 23' N. Br. 4° 26' Ø. L., 3) 56° 35' N. Br. 5° 9' Ø. L., 4) 57° 1' n. Br. 7° 2' Ø. L.

Skonnert »Gæa« af Svendborg er den 27. s. M. stødt paa en Mine 27 eng. Mil. ONO. af Sunderland. Tre Mand af Besætningen, Styrmand Severin Nielsen samt Matroserne Knud Lyng og Oscar Benzön druknede; Føreren og tre Mand reddedes og er i god Behold.

Haugesuddamperen »Gottfried« stødte samme Dag paa en Mine og sank 27 engelske Mil Øst, halvt Nord for Tynen. Kaptajnen, Styrmanden, Baadsmanden og 2. Maskinist er reddet, 8 Mand druknede.

C. K. Hansens Dampskibe. Kursnoteringsudvalget meddeler, at det fra Dampskibsrederi-Firmaet C. K. Hansen har modtaget Meddelelse om, at Overskudet af Driften for det første Halvaar for de af Firmaet administrerede Selskaber stiller sig saaledes: For Dampskibsselskabet »Dannebrog« 591,581 Kr., for Dampskibsselskabet af 1896 219,852 Kr., for Dampskibsselskabet »Neptun« 183,227 Kr., idet Firmaet dog samtidig gør opmærksom paa, at det under de nuværende Forhold vil være vanskeligt at drage nogen som helst Slutning af disse Tal med Hensyn til Aarets endelige Resultat.

Dansk Sømand død i Udlandet. I Følge Indberetning fra Vicekonsulatet i Rosario er en 24-aarig dansk Sømand, Hans Hansen, der tilhørte Besætningen paa det engelske Dampskib »Thompson«, den 28. Juni d. A. blevet fundet som Lig paa Jernbaneterrainet i Rosario, hvor han var blevet overkørt af et Tog. Personer, der maatte kunne give Oplysninger om Afdødes Slægt og Hjemsted, bedes meddele disse skriftligt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Norrlands Stufvareförbund beder os meddele følgende: »Paa Grund af de fordyrede Arbejdskostninger, der er en Følge af de i den senere Tid trufne og indgaaede Overenskomster med Arbejderne, har Bestyrelsen for Norrlands Stufvareförbund besluttet, at fra og med den 1. August d. A. forbydes det Forbundets Medlemmer at yde nogen Tilbagebetaling eller Rabat, af hvilken Form den end maa være, til Skibsforere eller andre, paa de i Overenskomsten med Sverigs Rederforening fastsatte Priser, hvadenten det gælder Lastning eller Losning. Medlemmer, der overtræder denne Bestemmelse, vil blive udelukket af Forbundet.«

Sejladsen gennem Strædet ved Dover. Den danske Gesandt i London indberetter telegrafisk, at Admiralitetet har udstedt følgende Bekendtgørelse:

Skibe, som passere Strædet ved Dover, maa passere gennem »The Downs«.

Konsulatvæsnet. Den 30. Juni 1914 har Udenrigsministeriet ansat Hr. Joachim A. Andersen af Bodø som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Trondhjem.

I Følge kgl. Resolution af 22. Maj 1914 er det kgl. Konsulat for Portorico flyttet fra dets tidligere Sæde i Ponce til San Juan. Samtidig er hidtilværende Vicekonsul i San Juan T. G. L. W a y m o u t h udnævnt til ulønnet dansk Konsul for Portorico. Fra samme Dato at regne er Vicekonsulatet i San Juan blevet nedlagt.

Udenrigsministeriet har derefter oprettet et Vicekonsulat i Ponce og den 23. Juni ansat P. U. Armstrong af Ponce som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Konsulat i San Juan.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Byen New Orleans i de Forenede Stater er erklæret for pestsmittet og Guvernementet Podolien i Rusland for kolerasmittel.

Ophævelse af Handelstraktater mellem Tyskland og de krigsførende Magter. Under 10. August d. A. er i »Reichsgesetzblatt« Nr. 58 fremkommen to Bekendtgørelser, der bestemmer henholdsvis, at den det britiske Rige og dets Kolonier tidligere indrømmede Mestbegunstigelse ophæves, og at Ophævelsen af Handelstraktaterne mellem Tyskland og de mod dette Land krigsførende Magter indtil videre ingen Virkning skal have paa Toldbehandling af Varer, som hidrører fra mestbegunstigede Lande eller som for tysk Regning befinder sig i tyske Fri-Distrikter eller Toldlagre.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Sekretæren: Kontorchef Krøgh pointerede særlig den Stræben, der havde været for om muligt at forøge Tilgangen af Styrmand til Sejlskibene, og mente, at denne Mellemsjladskulde bidrage til at udfylde den Lakune, som han særlig pointerede gjorde sig bemærket ved de maatte Dispensationer, som maatte gives til Styrmand. Jeg tror, at den Tanke har været herskende, men jeg tror, man har tillagt den altfor stor Betydning. Jeg for mit Vedkommende har aldrig haft den Tanke, at Mellemsjladsen vilde skaffe Tilgang til Sejlskibene, og jeg ved, at mange deler min Opfattelse. Man har hørt Dampskibsredere udtale, at saasnart Styrmandenes Antal indskrænkes, vil Dampskibsrederne binde Styrmandene til deres Selskaber. Det viser sig, at de er begyndt paa det, det har ikke været tomme Ord. Baade Det østasiatiske Kompagni og C. K. Hansen og de andre vil vistnok følge Det forenede Dampskibsselskab, og det er dem let at binde disse Mennesker. De kan gøre det bl. a. ved at lade deres Anciennitet og Pensionsret være løbende, medens de tager Eksamen. Ganske vist er Mellemsjladsens Varighed nedsat fra 1 Aar først til 9 Maaneder og siden til 6 Maaneder, men det finder vi ikke vil gøre nogen Forskel, det vil ikke bringe Sejlskibene nogen Fordel med Hensyn til Tilgang, og en saadan vil langt mindre opnaas ved det, som er foreslaet af Landstingsudvalget. Jeg tror ogsaa, at der dér har været en Bestræbelse for at skaffe Styrmand til Sejlskibene, men jeg tror ikke, at Midlet vil føre til Maalet.

Dirigenten: Naar jeg har udtalt mig, som jeg har gjort, har jeg gjort det ud fra en varm Interesse for

Sejlskibsfarten, Sømandsstanden og specielt Navigatorerne. Jeg mener ganske vist, at mit Syn vil vise sig at være det rigtige, men det, som interesserer mig, er ikke i og for sig, om jeg faar Ret eller ej.

Hvis de Herrer ønsker at faa konstateret, at Navigationsslærer Christensen og jeg er i Minoritet — om end ganske vist Majoriteten ikke er saa stor som 98 pCt. af Forsamlingen — saa skal jeg med største Fornøjelse lade det konstatere. Men hvis det ikke særlig ønskes, kan vi vel betragte Diskussionen som afsluttet, idet vi tager de faldne Udtalelser til Efterretning.

Ved Afsnittet *Storstrømsbroen* bemærkede

F o r m a n d e n: Som de Herrer maaske ved, har forskellige Institutioner i Kjøbenhavn andraget om at faa Storstrømsbroen opført snarest muligt. Vi raabte da saa hurtigt som muligt Vagt i Gevær, samlede alt det Materiale, vi havde, henvendte os i Ministeriet og gav Ministeriet en Fremstilling af vort Syn paa Sagen, der i Hovedsagen er det, at en saadan Bro vil skade den mindre Skibsfart og ligeledes den større i ganske betydelig Grad. Vi kan ikke rigtigt forstaa, hvorledes Mennesker, der har lidt Begreb om den Slags Forhold, kan tænke sig, at naar der bygges en Bro over et Farvand, hvor c. 12.000 Skibe om Aaret skal passere, der da ikke vil ske Ulykker. Det er paa Forhaand givet, at der vil gaa Menneskeliv og Gods tabt. Det har vi søgt saa vidt muligt at henvende de højere Autoriteters Opmærksomhed paa. Sagen gaar nu sin Gang, men vi haaber, at der, for der tages endelig Bestemmelse, vil blive nedsat et Udvalg om Sagen, i hvilket vi maaske kunde besætte en Plads, saa at vi der kunde fremlægge vor Stilling til Planen.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Jeg ønsker ikke at udtale mig om selve Spørgsmaalet, for det er givet, at alle vi i Søfarten interesserede er Modstandere af dette Broanlæg. Men jeg vil paa Forsamlingens Vegne tillade mig at takke Bestyrelsen for dens Arbejde i Sagen og henstille, at den vedblivende arbejder i samme Retning. Det vil være, jeg tør kalde det: en Ulykke for den danske Skibsfart at faa en lav Bro over det Sund.

Dirigenten: Kan Forsamlingen slutte sig til den Tak? (Ja, ja).

Ved Afsnittet *Forskellige udenlandske Bestemmelser* bemærkede

Sekretæren: Grunden til, at Aarsberetningen nævner dette, er Ønsket om at oplyse Skibsførerne om, at der eksisterer de anførte Bestemmelser paa de forskellige Steder.

Ved Afsnittet *Konsulatvæsnet* udtalte

Mægler H. A. Hansen: Jeg vil gerne spørge den højtærede Bestyrelse, hvorledes det gaar med Konsulatavgiften, denne gamle uretfærdige Afgift, hvis Askaffelse vi har arbejdet paa i en lang Aarrække. Er der Udsigt til, at Skibene kan blive fri for at betale den? Ved den sidste Generalforsamling afgav Bestyrelsen et Løfte om at have sin Opmærksomhed henvendt herpaa. Jeg tvivler ikke paa, at den har haft det, men skulde der være noget nyt i Sagen, vilde det sikkert være Forsamlingen kært at faa Besked derom.

F o r m a n d e n: Med Hensyn til Konsulatsagen har vi ikke ligget helt stille. Der har i Fællesrepræsentationen været delte Meninger om Sagen. Vi er jo, naar det kommer til Stykket, glade over at have Konsuler rundt omkring, hos hvem Skibsførerne kan faa Hjælp særlig paa Pladser, hvor de staar meget ene. Vi har nylig i Bestyrelsen behandlet Spørgsmaalet om et Konsulat i Larache; der var Stemning for, at et Sted der paa Kysten burde man have et Konsulat, der er en lang Kyststrækning, hvor man ingen har at henvende sig til. Men naar man saadan kommer og anbefaler, at der oprettes et Konsulat, er det lidt vanskeligt paa samme Tid at sige, at Konsulatavgifterne helt skal afskaffes. Det passer ikke godt sammen. Der kunde, hvis vi skal betale til Konsulatvæsnet, være Tale om, at vi skulde betale for hver Gang, vi hen-

vendte os paa et Konsulat, idet der da burde være et Reglement og en Takst, hvorefter der skulde betales. Men om dette i det store og hele vil blive billigere end den nuværende Ordning, er vi ikke klar over. Jeg er noget bange for, at det, vi nu har, vil være det billigste. Efter den nuværende Ordning fordeles Smerterne, men efter den anden Ordning vil de Stakler, som er nodt til at henvende sig paa Konsulaterne, komme til at bløde saa meget des mere.

Mægler H. A. Hansen: Jeg takker den højtærede Formand for de Oplysninger, han gav. Det forekommer mig, at de gik i Retning af, at der nu er forandret Standpunkt. Man har i en lang Aarrække søgt at faa denne uretfærdige Lov om Konsulatavgifterne ophævet, det har i en lang Aarrække været et af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Programpunkter. Jeg ser ikke rettere, end at det vil være til Fordel for Sejlskibsrederne, at Konsulatavgifterne bliver afskaffet. Lad dem, som har Brug for Konsulaterne, betale derfor, men lad dem, som ikke har Brug for deres Assistance, blive fritaget. Det er bevisligt, at der indenfor alle politiske Partier og af de vekslende Ministerier er udtalt, at i Følge Udviklingen er denne Afgift bleven en Uretfærdighed. Konsulatvæsnet er mere til Fordel for Handelsstanden end for Skibsfarten. Jeg mener derfor, at man her paa dette Sted bør udtale sig for, at der fremdeles arbejdes for Konsulatavgiftens Afskaffelse. I sin Tid udtalte Finansminister Vilhelm Lassen, at han indrømmede, at Udviklingen havde ført med sig, at den burde ophæves, men han kunde af finansielle Hensyn ikke undvære de 172.000 Kr., som Skibsfarten betalte hertil.

F o r m a n d e n: Det er ganske rigtigt, at det har været Foreningens Standpunkt, at Konsulatavgifterne burde afskaffes, men vi vilde jo nødig, at man skulde komme fra Dynen i Halmen, med andre Ord faa noget, der blev dyrere. Sagen er, at vi har mærket, hvor Vinden blæser hen, og at der i alle Tilfælde vil være at betale af de Skibe, som søger Konsulernes Hjælp. Vi har søgt underhaanden at faa at vide, hvad et Skib skulde betale for de forskellige Assistancer. Vi har ikke kunnet faa fuld Besked om det. Men skulde det vise sig, at det bliver meget dyrt for Sejlskibene, synes De saa, vi skulde fastholde det Standpunkt: det er lige meget, hvad det koster, naar blot Pigen møder sig? Nu kan vi jo beregne vore Udgifter til Konsulatvæsnet, og Smerterne fordeler sig paa alle, hvorimod det ved den anden Ordning vil blive den enkelte, som kommer i Knibe, der skal bløde. Vi tænkte os ikke tidligere, at vi alligevel skulde betale for Assistanceen, men at vi, ligesom Haandværkere og andre kunde faa Tjenesterne frit. Jeg synes derfor, at det er bedst at tage under Overvejelse, hvad der ret beset tjener til vort Bedste. Det kunde være interessant at høre Udtalelser om, hvad man mener vilde være rigtigt. Vi har som sagt været i Tvivl derom.

Kaptajn Poulsen, Vejle: Saa vidt jeg ved, er de fleste danske Konsuler i Udlandet ulønnede. Det er kun Generalkonsulaterne, der lønnes. Nuvel vi vil altsaa ikke komme til at betale noget undtagen paa de Steder, hvor der er Generalkonsuler, idet det nuværende Konsulatsarbejde er gratis. Henvender vi os i Dag til en dansk Vicekonsul i Udlandet, betaler vi ham for den Tjeneste, ha yder os udenfor det rent konsulatmæssige, som bestaar i at skrive Logbogen og mønstre Mandskab, og det giver vi vist ogsaa Betaling for, og af de Penge, som indgaar fra Skibsfarten, lønnes de danske Generalkonsuler paa de store Pladser, hvilket vil sige, at den danske Skibsfart i det store hele udreder alle Konsulatlønningerne, medens Konsulaterne i de ni Tilfælde af ti kun beskæftiger sig med at hjælpe danske i Udlandet, som er kommet uheldigt af Sted. Somænd kommer næsten aldrig i Berøring med Konsulaterne paa den Maade. Desuden ved vi jo, at Konsulaterne udarbejder og indsender til Udenrigsministeriet Skemaer og Beretninger angaaende Han-

delsforhold. Omtrent alt dette betaler Søfarten vistnok, medens de Tjenester, vi faar af disse Generalkonsulater, er aldeles minimale, idet der kun findes Generalkonsulater i de store Stæder. Jeg tror derfor, man kan gaa ud fra, at Sømandsstanden ikke tilnærmelsesvis hoster Fordel af de Penge, den yder paa denne Konto. Jeg tror, at det vilde være det retfærdigste, om Konsulatsafgiften helt blev ophævet, og det vilde efter min Mening absolut være til Fordel for Søfarten.

Dirigenten: Der er af Mægler H. A. Hansen stillet et bestemt Forslag, som maaske kunde formuleres saaledes: »Generalforsamlingen udtaler Ønske om, at Konsulatsafgiften ophæves, og at der betales særskilt for den Hjælp, der i hvert Tilfælde ydes af Konsulaterne.»

Flv. Havnefoged Møller, Svendborg: Saalænge Dansk Sejlskibsrederi-Forening har eksisteret, har Afskaffelsen af Konsulatsafgifterne staaet paa dens Program. Kredsstyrelsen for Fyn har med den største Bekymring lagt Mærke til, at naar der kom Forespørgsel om Ansættelse af Konsuler et eller andet Sted, har de Herrer Skibsførere flere Steder været meget villige til at anbefale det. Vi mener, at det, som i sin Tid laa til Grund for Andragendet om Afskaffelsen af Konsulatsafgiften, holder Stik endnu. Efter hvad jeg har erfaret, siden jeg er holdt op at fare til Søs, har den samme Tanke været raadende i Søfartskredse: hvad Nytte har vi sammenlignelsesvis af Konsulaterne, naar vi ser hen til, hvilken Betydning de har for enhver Turist og Handelsstanden. Jeg vil atter i Dag ligesom for 10 Aar siden paa det bedste anbefale, at der vedblivende arbejdes paa Ophævelsen af Konsulatsafgifterne.

Formanden: Vi skal gerne forsøge at arbejde videre i den Retning.

Ved en derpaa foretagen Afstemning konstateredes der Flertal for det af Mægler H. A. Hansen stillede Forslag.

Formanden: Bestyrelsen vil gerne arbejde som foreslaaet af Hr. Mægler Hansen, men saa maa de Herrer ikke siden gøre os Behjælpelser, hvis De faar store Regninger for konsulær Assistance.

Kontorchef Krogh: Der blev paa et tidligt Tidspunkt af Forhandlingen i Dag nævnt et Par Ting, med Hensyn til hvilke jeg maaske maatte fremsætte et Par Bemærkninger, som muligt vil have nogen Interesse. Desuden blev der af Foreningens Sekretær stillet et Spørgsmaal, jeg ser mig i Stand til at besvare med det samme. I Aarsberetningen er der omtalt Arbejdet paa Tilvejebringelsen af internationale Signaler til Angivelse af Undervandsbaades Tilstedeværelse, og et andet Sted i Beretningen omtales Foreningens Arbejde med Spørgsmaalet om Rørkommandoen. Om disse to Ting, som jeg gerne vil omtale under et, vil jeg sige, at begge Spørgsmaal har været drøftet paa den internationale Conference, som de Herrer vil vide fandt Sted i London fra November 1913 til Slutningen af Januar i Aar. Der er ikke af Konferencen, der, som de Herrer ogsaa vil vide, endte med Vedtagelsen af en Konvention af 20. Januar d. A., truffet nogen Afgørelse om disse to Spørgsmaal, men Konferencen har anbefalet, at begge søges løst ad international Vej. De er opført blandt de Ting, Konferencen ikke har ment at kunne tage endeligt Standpunkt til i Øjeblikket, men paa den anden Side ikke vil lade ude af Betragtning.

Fremdeles omtalte Sekretæren det Udvalg, som af Handelsministeriet er nedsat til dels at foretage Kodifikation af de internationale Søvejsregler og i Forbindelse dermed en Revision af Bestemmelserne i Lanternebekendtgørelsen af 1902, og Sekretæren spurgte derunder, om det var sandsynligt eller rimeligt, at dette Udvalgs Arbejde vilde komme til at omfatte ogsaa Spørgsmaalet om, hvorvidt Lanternecertifikater erhvervede i Udlandet vilde blive godkendt herhjemme. Jeg er selv Formand i dette Udvalg og begaar ikke nogen Indiskretion ved at sige, at netop en af de Opgaver, Udvalget har, er at undersøge,

i hvilken Udstrækning og under hvilke Vilkaar vi herhjemme maatte kunne akceptere de fremmede Landes Certifikater uden videre som vore egne. Opgaven er altsaa lagt hen til dette Udvalg og maa saaledes antages at ville blive løst sammen med de øvrige Opgaver, som er paalagt dette Udvalg.

Dirigenten: Paa Forsamlingens Vegne takker jeg Hr. Kontorchef Krogh for de faktiske Oplysninger, han fremsatte.

Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for A. M. Knudsen, F. L. Knakkergaard og J. Ph. Jørgensen, der fratræder efter Tur.

Samtlige 3 Medlemmer genvalgte enstemmig.

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1914.

Revisorerne, Skibsreder P. N. Harbye og Skibsmægler Sofus Hansen, genvalgte enstemmig.

Valg af Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1915.

Bestyrelsen foreslog Nykjøbing, Mors; Kaptajn Poulsen foreslog Vejle.

Det vedtoges at afholde Generalforsamlingen 1915 i Nykjøbing, Mors.

(Fortsættes.)

Priseregler og Priseretsregler i det tyske Rige.

Nedenstaaende gengiver vi det af de tyske Priseregler, af 30. September 1909, og af Priseretsreglerne, af 15. April 1911, som særlig er af Interesse for Transportforsikring, og som den 3. August d. A. har været bekendtgjort i »Reichsgesetzblatt« i Berlin.

I. Almindelige Bestemmelser.

Efter Prisereglernes § 1 har Chefen for et tysk Krigsskib, saalænge Krigen varer, Ret til at anholde fjendtlige eller neutrale Koffardskibe og til at visitere dem, ligesom de har Ret til at beslaglægge det paa dem værende fjendtlige og neutrale Gods, og undtagelsesvis til at ødelægge dette. Denne Ret ophører under en Vaabenstilstand kun, hvis der er truffet udtrykkelig Aftale derom. Om Anholdelsen eller den eventuelle Ødelæggelse har været berettiget, afgøres senere af en Priseret.

Retten til Anholdelse og Visitation gælder ikke neutrale Statsskibe, d. v. s. Krigsskibe og Skibe, som anvendes i Stats tjeneste og staar under Statens Befaling. Ogsaa andre Skibe, der ejes af Staten, skal betragtes som Statsskibe (§ 2).

Endvidere er neutrale Skibe, som sejler under Beskyttelse af deres Krigsflag, fritaget for Anholdelse og Visitation (§ 5). Neutrale Postdampere maa kun anholdes i Nødstilfælde og skal behandles saa skaansomt og med saa lidt Forsinkelse som muligt (§ 7).

Endvidere fritages for Anholdelse Lazaretskibe, Skibe, hvis Opgaver bestaar i religiøst, videnskabeligt eller humanitært Formaal, Skibe, hvis Opgave udelukkende er Befordring af Parlamentarer eller Udveksling af Krigsfanger samt de udelukkende til Kystfiskeri eller i den lille Lokalfart anvendte Fartøjer, saalænge de ikke paa nogen Maade tager Del i Fjendtlighederne. Disse sidste Begunstigelser gælder dog ikke Kina, Montenegro og Rusland. Desuden er saadanne fjendtlige Koffardskibe fri for Anholdelse, som ved Fjendtlighedernes Begyndelse paa deres Rejse fra en tysk eller fra en med Tyskland forbunden Stats Havn eller anden Havn er undervejs til den dem

(Fortsættes efter «Efterr. for Søfar.»)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

794. Sverrig. Trelleborg. Fyr tændes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/934. Stockholm 1914.)

Samtlige Fyr og øvrige Hjælpemidler, der tjener Besejlingen af *Trelleborg*, tændes indtil videre tændt og i Virksomhed. *Trelleborg*: 55° 22' N. 13° 09' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1810 og 43/1868. København 1914.)

795. Finland. Finske Bugt. Hangö. Grund afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2253. Berlin 1914.)

I Farvandet til *Hangö* ligger en 6,7 m Grund, som paa W.-Siden er afmærket med en sort-hvid Spirtønde med nedadvendt Kost over opadvendt Kost. 59° 47' 14" N. 23° 00' 47" E.
(Kort Nr. 155.)

796. Finland. Finske Bugt. Borgå. Warlaksudd. Tønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2387. Berlin 1914.)

En rød Spirtønde med opadvendt Kost er udlagt ved Revet ved SW.-Enden af *Warlaksudd*. 60° 12' N. 25° 37' E.

797. Rusland. Finske Bugt. Packerort. Baaker rejst. Tønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2254. Berlin 1914.)

Ved *Packerort* er følgende Sømærker rejst og udlagt til Brug for den russiske Flaade:

1. Ved Revet N. for *Packerort* er udlagt 3 hvide Spirtønder med nedadvendt Kost N. og NE. for Fyrtaarnet, c. 1/2 Sm fra og parallel med Kysten, paa 59° 24' 14" N. 24° 02' 22" E., 59° 23' 58" N. 24° 03' 18" E. og 59° 23' 48" N. 24° 04' 06" E.

2. Paa Stranden E. for *Packerort* Fyr er rejst 2 gennembrudte Ledebaaker. Linien igennem dem gaar c. 0,45 Sm E. om Spirtønde-Linien paa *Packerort* Banke. c. 59° 23 1/4' N. 24° 03 1/4' E.

3. E. for *Packerort* Banke og tæt W. for ovennævnte Ledelinie er udlagt 3 gul-røde Spirtønder med gul-røde Flag paa 59° 25' 15" N. 24° 03' 26" E., 59° 24' 44" N. 24° 03' 24" E. og 59° 24' 14" N. 24° 03' 22" E.

4. Paa den SW.-lige Del af *Packerort* Banke, i Meridianen gennem Fyrtaarnet og c. 1,3 Sm fra dette, er udlagt 2 Tønder til Skydeskiver, og 0,5 Sm SE. derfor en til-

- 1798. Østersøen. Farvandet ved Dago. Miner udlagt.**
 Gennem Udenrigsministeriet er der indløbet Meddelelser, hvoraf fremgaar, at Miner skal være udlagt W. for *Dago*, hvorfor den tidligere Advarsel gentages. *Dag* N.-Pynt: c. 59° 06' N. 22° 35' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/1733. København 1914.)
- 1799. Tyskland. Grosses Stotiner Haff. Vrag afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2286. Berlin 1914.)
 I *Grosses Haff*, c. 75 m E. for Forbindelseslinien mellem de sorte Spidstønde 14 og 15, er en Kahn sunket i c. 6 m Vand. En Vragtønde med Tønde-Topbetegnelse er udlagt ved Vraget, hvis Master er over Vandet, og hvorfra vises et grønt Lys over et hvidt Lys. 53° 42' 23" N. 14° 29' 13" E.
- 1800. Tyskland. Darsserort. Fyr slukket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2250. Berlin 1914.)
 Det hvide, faste Bifyr paa NW.-Siden af *Darsserort* Fyrtaarn, hvilket var synligt i Pejlinger mellem 82° og 121° i Retning mod *Gjedser-Rev*, er slukket. 54° 28' 28" N. 12° 30' 23" E.
 (Kort Nr. 157, 160, 235 og 256. Danske Lods Side 424.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1801. Tyskland. Elben. Glückstadt. Oplysning om Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2390. Berlin 1914.)
 1. Det hvide, røde og grønne, faste Fyr paa N.-Molen ved *Glückstadt* Havn har en Synsvide af 11 Sm for hvidt, 9½ Sm for rødt og 8½ Sm for grønt Lys. Det hvide Lys har en Lysevne af 13 Sm. 53° 47' 13" N. 9° 24' 45" E.
 2. Det hvide og røde, faste Fyr yderst paa N.-Molen har en Synsvide af 7 Sm for hvidt og 4½ Sm for rødt Lys. Det røde Lys er synligt i Pejlinger mellem 151° og 177°. I øvrigt er begge Fyr som tidligere bekendtgjort.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1540. København 1914.)
- 1802. Holland. Stormvarselsignalering midlertidig indstillet.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 200/1845 og 201/1851. 's-Gravenhage 1914.)
 Stormvarselsignaler gives indtil videre ikke ved *Burgsluis*, *West-Schouwen*, *Nord-Schouwen*, *Ouddorp*, *Brouwershaven*, *Goeree (Westhoofd)*, *Goeree (Landsbyen)*, *Hoek va Holland*, *Vrouwenpolder* og *Kolijnsplaat* (Natsignaler).
- 1803. Holland. Vinterafmærkning begyndt.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 202/1858. 's-Gravenhage 1914.)
 I *Holland* er i nogle Farvande Vinterafmærkningen begyndt, hvor den almindelig Afmærkning endnu ligger ude.
- 1804. England. The Wash. Wainfleet Swatchway. Større Dybde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1349. London 1914.)
 I den N.-lige Ende af *Wainfleet Swatchway* er der c. 4,3 m Vand og ikke 2,1 à 2,7 m som angivet i Sejlansvisningerne. 53° 08' N. 0° 23' E.
 (Kort Nr. 180.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1805. Island W.-Kyst. Hafnarfjördr. Fyrbygninger forandret.**
 1. Bagfyrets Flammes Højde er nu: 29 m. Fyrbygningens Højde: 6 m. De bliver malet hvid med 4 røde Tværstriber.
 2. Forfyrets Bygning, der er 2,5 m høj, bliver malet rød; Klippen nedenfor bliver malet hvid med 4 røde Tværstriber.
 (Kort Nr. 180.)

1806. Island N.-Kyst. Raufarhofn. Baaker forandres.

I Løbet af August 1914 ombyttes Indsejlingsbaakerne SW. for *Holmen* med 2 hvide Stenvarder med rød Topmærker, trekantet Plade paa Bagbaaken, firkantet Plade paa Forbaaken. $66^{\circ} 27'_{,5}$ N. $15^{\circ} 58'$ W.

(Kort Nr. 204. 212 og 239. Islandske Lods Side 133.)

1807. Island E.-Kyst. Berufjordr. Bjarnarsker og Lifólsker. Baaker opført.

De nye Baaker: 1) paa *Bjarnarsker*, c. $64^{\circ} 40'$ ($50''$) N. $14^{\circ} 08'$ ($40''$) W. og 2) paa *Lifólsker*, $64^{\circ} 39'$ ($22''$) N. $14^{\circ} 13'$ ($00''$) W., er nu opført.

(Kort Nr. 193 og 214. Islandske Lods Side 164 og 165.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1008. København 1914.)

1808. Frankrig W.-Kyst. Douarnenez Bugt. Port-Rhu. Biron Pynt. Fyr slukket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2267. Berlin 1914.)

Det røde, fast Fyr, der brændte paa venstre Bred af *Port-Rhu* under Bygningen af Molen ved *Biron Pynt*, er slukket. $48^{\circ} 06'$ N. $4^{\circ} 21'$ W.

1809. $\frac{3}{4}$ Afrika. Sierra Leone Floden. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1338. London 1914.)

En sort Tønde med Kugle er udlagt ud for W.-Enden af *Middle Ground* i Indløbet til *Sierra Leone* Floden, $1_{,53}$ Sm 352° (misv. N. t. E.) fra Kap *Sierra Leone* Fyr. $8^{\circ} 31\frac{3}{4}'$ N. $13^{\circ} 18'$ W.

1810. Afrika. Longji. Grunds Bølggenhed.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2268. Berlin 1914.)

Grunden, paa hvilken Damperen *Lucie Woermann* stødte, er blevet nærmere undersøgt, og der er fundet:

1. Et $4_{,7}$ m Sted $5_{,8}$ Sm $307\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. NW. $\frac{1}{2}$ N.) fra *Longji* Sten i Nærheden af Ledebaakerne, paa $3^{\circ} 08' 11''$ N. $9^{\circ} 53' 06''$ E.

2. Et $5_{,7}$ m Sted $6_{,2}$ Sm $304\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. NW. $\frac{1}{8}$ N.) fra *Longji* Sten, paa $3^{\circ} 08' 11''$ N. $9^{\circ} 52' 42''$ E.

Henset til Bundens ujævne Beskaffenhed er Tilstedeværelsen af lægere Steder ikke udelukket.

Naar *Longji* anduves N. fra, bør man ikke overskride 10 m Grænsen N. for Baakelinien.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/878. København 1914.)

1811. Afrika S.-Kyst. Slang Kop. Fyr tændes. Radio-Tidsignal gives.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 196/1804. 's-Gravenhage 1914 og „Notice to Mariners“ Nr. 1333. London 1914.)

Omtrent den 1ste Oktober 1914 tændes et hvidt Lynfyr paa *Slang Kop*. Fyret skal vise Fire-Lyn hver 20^s , Lyn $0_{,4}^s$, Mørke $2_{,6}^s$, Lyn $0_{,4}^s$, Mørke $2_{,6}^s$, Lyn $0_{,4}^s$, Mørke $2_{,6}^s$, Lyn $0_{,4}^s$, Mørke $10_{,8}^s$. Flammens Højde: 41 m. Synsviddens: 18 Sm. Hvidt, rundt, 33 m højt Taarn. $34^{\circ} 09' 00''$ S. $18^{\circ} 19' 20''$ E.

Fra omtrent den 1ste September 1914 gives Radio-Tidsignal daglig Kl. 9 Em. *Greenwich* Middeltid fra *Slang Kop* Radio-Station. Signalet indledes med det sædvanlige Kaldesignal; selve Signalet bestaar af 12 Streger fordelt over $\frac{1}{2}^m$ i 5 Grupper, idet en Streg gives paa hver af de følgende Tider, *Greenwich* Middeltid, saaledes at det er Stregens Begyndelse, der angiver det nøjagtige Tidspunkt:

$8^t 59^m 30^s$	} Gruppe I.	$8^t 57^m 44^s$,	} Gruppe III.
32^s		$8^t 59^m 48^s$,	
34^s		50^s }	
$8^t 59^m 38^s$	} Gruppe II.	$8^t 59^m 54^s$,	} Gruppe V.
40^s		56^s ,	
		58^s ,	
		$9^t 00^m 00^s$ }	

$34^{\circ} 08\frac{3}{4}'$ S. $18^{\circ} 19\frac{1}{4}'$ E.

1812. Newfoundland E.-Kyst. Pools Harbour. Puffin Island. Taagesignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1347. London 1914.)

I Løbet af August 1914 træder et Taagesignalapparat i Virksomhed tæt N. for *Puffin Island* Fyr. Signalet gives med Taagehorn, der giver To-Stød hver 90^s , Stød 2^s , Pause 10^s , Stød 2^s , Pause 76^s . Hvid Bygning med rødt Bælte. $49^{\circ} 03\frac{1}{2}'$ N.

1813. Newfoundland SE.-Kyst. Bearcove Pynt. Fyr tændes. Taagesignal oprettes.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1346. London 1914.)

I Løbet af August 1914 tændes et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5^s, Lys 2½^s, Mørke 2½^s, 0,7 Sm 186° (misv. SW. t. S.) fra N.-Enden af *Bearcove* Pynt. Hvid Lanterne paa Taget af hvid Bygning med sort Bælte. 46° 56¼' N. 52° 53¼' W.

Fra samme Tidspunkt gives Taagesignal med Horn, Tre-Stød hver 90^s, Stød 1¼^s, Pause 3^s, Stød 1¼^s, Pause 3^s, Stød 1¼^s, Pause 80¼^s.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1814. Karaibiske Hav. Los Roques. El Roque. Fyrs Karakter.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 196/1803. 's-Gravenhage 1914.)

El Roque Fyr viser sig som et Blinkfyr med Blus, saaledes: Blink 9^s, Blus 1^s, Mørke 30^s. 11° 56' N. 66° 40' W.

1815. Cuba S.-Kyst. Morro de Cuba. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2275. Berlin 1914.)

Det hvide Blinkfyr, der viser Et-Blink, paa *Morro de Cuba* ved E.-Siden af Indløbet til *Santiago de Cuba* Havn, skal forandres til et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10^s. Det nuværende Taarn bliver erstattet af et Stentaarn.

Medens Ombygningen staar paa brænder et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10^s, paa en hvid, afstumpet pyramideformet Banke SW. for det nuværende Taarn. Flammens Højde: 76 m. Synsvidden: 19 Sm. 19° 57' 31" N. 75° 52' 13" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1816. Korsika E.-Kyst. Fyr slukket.

(„Avis aux Navigateurs“ Paris, den 17de August 1914.)

Fyrene paa *Korsika* E.-Kyst fra Kap *Feno*, 41° 23' 29" N. 9° 05' 53" E., til *Bastia*, 42° 42' N. 9° 27' E., er slukket indtil videre.

1817. Italien W.-Kyst. Messina Strædet. Pezzo. Fyr slukket; midlertidigt Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 310/676. Genova 1914.)

Pezzo Fyr er slukket, men erstattes af et midlertidigt Fyr med samme Karakter. Synsvidden: 10 Sm. 38° 13' 48" N. 15° 38' 20" E.

1818. Sicilien N.-Kyst. Palermo. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 309/674. Genova 1914.)

Det nye Fyr midt paa *Palermo* N.-Mole er nu tændt. Det er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5^s, Lyn 0,18^s, Mørke 4,82^s. Flammens Højde: 30 m. Synsvidden: 16 Sm. Det midlertidige Fyr er slukket. 38° 07' 53" N. 13° 22' 17" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/103. København 1914.)

1819. Italien E.-Kyst. Mola di Bari. Fyr atter tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 300/650 og 307/664. Genova 1914.)

Det grønne Fyr med Formørkelser er atter tændt 15 m fra Yderenden af *Mola di Bari* Havnemole. Flammens Højde: 12 m. Det midlertidige røde Fyr er slukket. 41° 03' 38" N. 17° 05' 51" E.

1820. Italien E.-Kyst. Barletta. Oplysning.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 300/648. Genova 1914.)

Man kan ikke komme den indre Del af W.-Molen i *Barletta* Havn nærmere end 15 m, da en 3 m Grund strækker sig langs dens S.-Side fra det grønne Fyr paa Hovedet til 200 m derfra. 41° 20' N. 16° 17,5' E.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvilde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den mlvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

II. Sundet.

1821. Lettelser for lokale Smaafartøjer, Fiskerbaade o. lign. ved Sejladsen indenfor Københavns Reds Omraade.

Lokale Smaafartøjer, Fiskerbaade o. lign., hvis Dybgaende er under 2 m, er om Dagen fritagne for paa Københavns Red at tage Lods, men de skal i saa Tilfælde holde sig saa klos under Sjællands og Amagers Kyster, som Dybgaendet tillader, og i Drogden skal Sejladsen foregaa Vest for Afmærkningen paa Landgrunden. Der skal saavidt muligt sejles paa lige Kurs, og naar Krydsning ikke kan undgaaes, maa denne kun finde Sted inde paa Landgrundene og i ethvert Fald ikke i større Afstand fra Land end $\frac{1}{2}$ Sømil. I Kalleboerne er der fri Sejlads Nord fra indtil Slusehavnen. Derfra er al Sejlads forbudt undtagen for saadanne Fartøjers Vedkommende, der er forsynede med Legitimation fra Chefen for den flydende Defension.

Under Sejladsen skal Nationsflaget føres.

Hvis Fartøjerne ikke holder sig disse Anvisninger efterrettelig, vil de tilstaaede Lempelser blive ophævede.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvilde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

1822. Sverrig. Kalmarsund. Degerhamn. Dagmærker anbragt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/932. Stockholm 1914.)

Paa Pælene til *Degerhamn* indre og ydre Fyr er anbragt hvide, trekantede Plader, paa det indre med Spidsen nedad, paa det ydre med Spidsen opad. Det ydre Fyr: $56^{\circ} 21' 26''$ N. $16^{\circ} 24' 40''$ E.

1823. Sverrig. Kalmarsund. Mönsterås. Fyr slukket.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/931. Stockholm 1914.)

Paa Grund af Uddybningsarbejder i Løbet til *Mönsterås* er Fyrene *Ekholmsgrundet*, $57^{\circ} 01' 53''$ N. $16^{\circ} 28' 47''$ E. og *Skeppar Olles Grund*, $57^{\circ} 01' 58''$ N. $16^{\circ} 28' 32''$ E., slukket og Duc d'Alberne, hvorpaa de var anbragt, er borttaget.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1824. Danmark. Sundet. Drogden. Sten fundet.

En Sten med 1,5 m Vand er fundet mellem *Søndre Rose* og *Dragør-Sandrev*, paa $55^{\circ} 33' (58'')$ N. $12^{\circ} 40' (51'')$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1825. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved *Middel-Højvande*: Paa *Havrevlen* 4,5 m. i *Guasholm-Løb* 3 m. i *Kobberø-Løb* 2,8 m. i *Sølhundeholm-Løb* 1,5 m. i *Svanholm-Løb* 1,2 m. Der er saaledes for Tiden 3,2 m Dybde i det W-lige Indløb til

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1826. **Holland. Terschelling. Stormvarsel midlertidig indstillet.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 205/1868. 's-Gravenhage 1914.)
Indtil videre gives ingen Stormvarsler ved *Terschelling* over for *Oosterend*.
Terschelling Fyr c. 53° 22' N. 5° 13' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1827. **Fransk W.-Afrika. Fyr slukket.**
(„Avis aux Navigateurs“, Paris, den 20de August 1914 og „Notice to Mariners“ Nr. 1377. London 1914.)
Samtlige Fyr paa Kysten af *fransk W.-Afrika* er indtil videre slukkede, undtagen *Kap Verde*: 14° 43' N. 17° 30' W. og *Kap Blanco*: 20° 47' N. 17° 03' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1828. **Brasilien. Barra Grande. Skær rapporteret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1332. London 1914.)
Damperen *Anglo Australian* rapporterer at have stødt paa et Skær 5¼ Sm fra Indløbet til *Barra Grande*, paa 9° 04' S. 35° 10½' W. ifølge *engelsk* Kort Nr. 891. Da det ikke er sikkert, hvorvidt Skæret er det samme, som tidligere er rapporteret, bør Forsigtighed ndvises i Omegnen.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/133. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1829. **Baleारiske Øer. Minorca. Mahon. Tønder inddraget. Ledefyr tændt.**
(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 29/701. Madrid 1914.)
1. Fortøjtønden S. for Havneindløbet er inddraget. Tilbage er kun den Tønde, som ligger 520 m 55½° fra Fyret paa *San Carlos* Pynt.
2. Et Sæt røde, faste Ledefyr er tændt; det ene staar paa *Cala Fons* Pynten, og det andet vises fra Bygningerne paa *Cajages* Pynt. Holdt over et i 318½° leder de til Havnen.
3. Tønden ved Arsenalet, der afmærkede N.-Pynten af 3,7 m Grunden, er inddraget.
Mahon: c. 39° 52' N. 4° 18½' E.
1830. **Korsika. Alistro. Fyr atter tændt.**
(„Avis aux Navigateurs“, Paris, den 20de August 1914.)
Alistro Fyr er atter tændt. 42° 15' 35" N. 9° 32' 29" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/1816. København 1914.)
1831. **Tyrkiet. Dardanellerne, Bosporus og Sorte Hav. Fyr midlertidig slukkede.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2404. Berlin 1914.)
Følgende Fyr er midlertidig slukkede:
1. *Dardanellerne*: Fyret paa *Elles Burnu*, 40° 02' 30" N. 26° 10' 50" E. samt Fyrene *Seddil Bahr*, *Kum Kalesi*, *Kefes* Pynt, *Kilid Bahr*, *Tshanak*, *Nagara Kalesi* og *Boghalü Kalesi*.
2. *Bosporus*: *Kiritsch Burnu*, *Umur Banke*, *Kavak*, *Anadoli* og *Rumeli*.
3. *Sorte Hav*: *Kara Burnu*, 41° 21' 15" N. 28° 42' 15" E. og *Kilia*, 41° 10' N.

6. Indløbet til *Uddevalla*:
 Indgaaende Skibe, ved *S. Astol*, der ligger paa 57° 55' N. 11° 36' E.
 Udgaaende Skibe, ved *Askeröfjord*.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/1717. København 1914.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller Bogs Nr.		
		<i>England:</i>
R 2397 a	Scotland.	— Scotland, north and east coasts—south sheet.
R 1607	England, east coast.	— North Foreland to the Nore.
R 2786	River St. Lawrence.	— North of Lanoraie to Ile Bouchard.
R 2787	River St. Lawrence.	— Ile Bouchard to Boucherville.
N 3643	Scotland, Shetland islands.	— Balta sound.
R 1185	England, River Thames.	— Sea reach.
R 3278	Channel Islands.	— St. Helier harbour.
† 3643	Scotland, Shetland islands.	— Ports in the Shetland islands.
		<i>Frankrig:</i>
N 5518	Baie de Loky.	
R 1620	Tripoli de Barbarie.	
R 4316	De Sfax au Ras Ashdér.	
R 4587	Atterages de l'entrée de la Manche.	
R 4993	Ile de Corse.	
N 973	Annuaire des marées des côtes de France	pour l'an 1915.
		<i>Tyskland:</i>
R 139	Nordsee, Deutsche Küste:	Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbüttelkoog.
R 477	Atlantischer Ozean, Deutsch Südwestafrika:	Ichabo-Reede bis Oranje-Fluss.
N	Handbuch für die deutsche Handelsmarine	auf das Jahr 1914.

1832. Ægypten. Port Said ENE. Mindre Dybde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2265. Berlin 1914.)
Omtrent $1\frac{1}{2}$ Sm 65° (misv. ENE.) fra *Port Said* Fyrtaarn er fundet $15,5$ m Vand, paa c. $31^\circ 23'$ N. $32^\circ 36'$ E.
Omtrent 1 Sm NW. og N. derfor er loddet 18 m, og c. 4 Sm $54\frac{1}{2}^\circ$ (misv. NE. t. E.) fra $15,5$ m Stedet er der $16,5$ m. Muligvis findes der flere læge Steder.

1833. Tripolis (Libyen). Derna. Ras Boahsah. Oplysning om Fyr.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 298/640. Genova 1914.)
Fyret paa *Ras Boahsah* viser Et-Blink hver 1^m, Blink 6^s, Mørke 54^s. $32^\circ 45' 00''$ N. $22^\circ 39' 45''$ E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1834. Asien E.-Kyst. Kiautschou. Blokade.

Den *japanske* Regering har meddelt Udenrigsministeriet, at *japanske* Stridskræfter holder Kysten blokeret mellem $35^\circ 54'$ N. $120^\circ 10'$ E. og $36^\circ 07'$ N. $120^\circ 36'$ E. Forsøg paa at bryde Blokaden vil blive behandlet i Overensstemmelse med Folkeretten og vedkommende Traktater mellem *Japan* og neutrale Magter.

1835. Sverrig. Bestemmelser om Adgang til Farvande, hvor Miner er udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Stockholm, den 29de August 1914.)
I Forbindelse med tidligere Bekendtgørelser vedrørende Mineudlægninger i *svenske* Farvande og Bevogtningen paa saadanne Steder bestemmes yderligere:
Hvis Skibe ikke allerede er præjede af Vagtbaade, skal de paa nedennævnte Steder stoppe, gøre Signal efter Lods og afvente Vagtbaads Ankomst.

1. *Stockholm* Skærgaard:

Indgaaende Skibe:

a) gennem *Furusundsleden*, ved *Högskår* Varde eller *Lerskärer* samt ved „*Lunsen*“ SW. for *Växlet*;

b) gennem *Sandhamnsleden*, ved *Sandön*, $59^\circ 17'$ N. $18^\circ 55'$ E., samt ved *Djurhamn* eller *Klöfholm*;

c) gennem *Dalaröleden*, ved *L. Rotholmen*.

Udgaaende Skibe, som fra *Trälhavet* gaar til *Kanholmsfjärden* gennem *Lindalsund*, skal benytte Farvandet forbi *Sandö sugga*, *Kalfö* og *Puttisholmen* videre til *Sollenkrokaön*. De skal stoppe:

a) udgaaende gennem *Furusundsleden*, ved *Östenå* samt ved *Granhamn* eller *Frövullskär*;

b) udgaaende gennem *Sandhamnsleden*, ved *Kalfö*;

c) udgaaende gennem *Dalaröleden*, ved *Dalarö skans*.

2. Indløbet til *Södertälje*:

Indgaaende Skibe, ved *Axvikshotmar* paa *Himmerfjärden*;

Udgaaende Skibe, ved *Horningsnäs*.

Landsort Fyr: $58^\circ 44'$ N. $17^\circ 52'$ E.

3. Indløbet til *Färösund*:

Indgaaende Fartøjer, 1 Sm S. for *Bungeör* Baake, som ligger paa $57^\circ 50'$ N. $19^\circ 08'$ E.

Udgaaende Skibe, skal melde Afgang til de stedlige Myndigheder.

4. Indløbet til *Karlskrona*:

Indgaaende Skibe:

a) gennem det S.-lige Indløb, tæt S. for Linien *Flaggrundet—Esten*;

b) gennem det W.-lige Indløb, tæt S. for Linien *Lindö udde—Stångskär* Baake, som ligger paa $56^\circ 07'$ N. $15^\circ 25'$ E.

Udgaaende Skibe skal melde Afgang paa „*Kommandantsexpeditionen*“.

5. Indløbet til *Göteborg*:

Indgaaende Skibe, henholdsvis i Linien *Skalkorgarna—Gefveskär* eller tværs af

angivne Havn og er forsynet med et Pas. medmindre de er afvejet fra den dem foreskrevne Rute og ikke kan gøre tilstrækkelig Rede herfor (§ 6).

Priseretten tor i al Almindelighed ikke gøres gældende indenfor neutralt Soterritorium, d. v. s. indenfor et Soterritorium, der i en Bredde af 3 Sm., regnet fra Lavvandslinien, omgiver Kysten og de Øer og Bugter, som maa regnes dertil, Øer, naar de ikke ligger mere end 6 Sm. fra en samme Stat tilhørende Fastlandskyst, og Bugter, naar deres Kyster udelukkende er i neutralt Staters Besiddelse, og deres Aabning kun har en Bredde af 6 Sm. eller derunder. Endvidere visse neutraliserede Farvande, som Suez-Kanalen, Donaumundingen, Bosphorus og Dardanellerne, forsaavidt Tyrkiet ikke selv er indviklet i Krig, Mundingerne af Kongo og Niger og de overfor dem liggende Dele af Havkysterne (§ 3).

Et Koffardiskibs Anhøldelse og Visitation har til Hensigt at fastslaa Skibets Nationalitet, at undersøge, om det har Kontrabande om Bord, om det understøtter Fjenden paa en Maade, der er i Strid med Neutraliteten, eller om det har gjort sig skyldig i et Blokadebrud (§ 4).

Derimod er et Krigsskibs Chef, selv imod Betaling af en Skadeserstatning, ikke berettiget til mod Vedkommendes Vilje, at rekvirere Skib eller Gods, som ikke er underkastet Opbringelse eller Beslaglæggelse (§ 9).

Ved denne Bestemmelse bliver altsaa de krigsførende Staters saakaldte Forkøbsret nægtet.

II. Fjendtlige Skibe og deres Ladning.

Fjendtlige Skibe er i Almindelighed uden videre underkastet Opbringelse (§ 10).

Et Skibs Egenskab som fjendtligt eller neutralt bestemmes af Flaget. Kan et Skibs Nationalitet ikke utvivlsomt fastslaaes, saa bliver det at betragte som hørende til en fjendtlig Nation (§ 11).

Priserreglerne indeholder særdeles nøjagtige Forskrifter for det Tilfælde, at der ved Overgang fra et fjendtligt til et neutralt Flag er blevet taget Hensyn til Opbringelsen (§ 12 ff.).

Bliver et fjendtligt Skib konfiskeret, saa rammer denne Forholdsregel ligeledes det fjendtlige Gods, der tilhører Kaptajnen, og Varer, som tilhører Skibets Ejere, hvis Skibet maatte opbringes paa Grund af Modstand, samt Kontrabande og Varer, der tilhører dennes Ejere, og Ladningen i Tilfælde af Blokadebrud, hvis Befragteren ikke kan bevise, at han paa den Tid, Ladningen blev indtaget, ikke vidste noget om paatænkt Blokadebrud og heller ikke havde kunnet vide noget derom (§§ 18—30).

Disse Dele af Ladningen falder ind under Beslaglæggelse, selv om Chefen ved Opbringelsen af et fjendtligt Skib ser bort derfra, saafremt det ikke paa utvivlsom Maade kan bevises, at det er neutralt Gods (§ 19).

All Gods, som bliver fundet om Bord i et fjendtligt Skib, bliver anset som fjendtligt, medmindre dets Egenskab som neutralt Gods bliver bevist paa en utvivlsom Maade (§ 20, a). Godsets Egenskab som fjendtligt eller neutralt retter sig efter, hvilken Stat Ejerne tilhører (§ 20, b). Fjendtligt Gods, som er fragtet om Bord i et fjendtligt Skib, beholder denne Egenskab, selv om det efter Fjendtlighedernes Udbrud skifter Ejer under Rejsen (§ 20, c). Derimod erhverver neutral Ejendom fjendtlig Egenskab, hvis det under Rejsen gaar over til fjendtligt Gods (§ 20, d).

III. Krigskontrabande.

A. Kontrabande-Genstande.

Som absolut Kontrabande gælder efternævnte Genstande:

1. Vaaben af enhver Art, derunder Jagtvaaben, og Dele deraf, der kan kendes som saadanne.
2. Ammunition, Karduser og Patroner af enhver Art, saavel som Dele deraf, der kan kendes som saadanne.
3. Krudt og Sprængstoffer, der særlig er bestemt til Krigsbrug.
4. Lavetter, Minitionsvogne, Kanonvogne, Proviantvogne, Felt-smedier og Dele deraf, som kan kendes som saadanne.
5. Militære Beklædnings- og Udrustningsstykker, der kan kendes som saadanne.

6. Militært Seletøj af enhver Art, der kan kendes som saadant.
7. Ride-, Træk- og Lastdyr, der er anvendelige til Krigsbrug.
8. Lejr Rekvissiter og Dele deraf, der kan kendes som saadanne.
9. Panserplader.
10. Krigsskibe og Krigsfartøjer, saa vel som Bestanddele deraf, der efter deres særlige Beskaffenhed kun kan benyttes paa Krigsskibe.
11. Værktøj og Indretninger, der udelukkende er fremstillet til Forfærdigelse af Krigsmateriel eller til Forfærdigelse og Udbedring af Vaaben og af Landkrigs- eller Søkrigsmateriel (§ 21).

Foruden disse Genstande kan ogsaa andre Vare blive erklæret for absolut Kontrabande af det tyske Rige.

Som betinget Kontrabande gælder efterstaaende Genstande, der kan benyttes baade til fredelige og til krigeriske Formaal:

1. Levnetsmidler.
2. Fouflage Sædarter, der egner sig til Kreaturfoder.
3. Klædningsstykker, Klædestoffer og Skotøj, der egner sig til Militærbrug.
4. Guld og Sølv præget og i Barrer, samt Papirspenge.
5. Køretojer af enhver Art, der egner sig til Krigsbrug og Dele deraf.
6. Skibe, Baade og Fartøjer af enhver Art, Flydedokker og Indretninger til Tordokker og Dele deraf.
7. Fast eller rullende Jernbanemateriel, Telegraf- og Gnisttelegraf- samt Telefonmateriel.
8. Luftskibe og Flyvemaskiner og Dele deraf, der kan kendes som saadanne, saavel som enkelte Dele, Genstande og Stoffer, som ojsensynlig skal tjene til Luftskibsfart eller Flyvemaskiner.
9. Brændselsmaterialier og Smørestoffer.
10. Krudt og Sprængstoffer, der ikke særlig er bestemt til Krigsbrug.
11. Pigtraad og Værktøj, der tjener til dens Anbringelse og Overskæring.
12. Hestesko og Smederedskaber til Hestesko.
13. Seletøj og Sadelstøj.
14. Dobbeltkikkerter, Kikkerter, Kronometre og nautiske Instrumenter af enhver Art.

Under Levnetsmidler skal forstås alle til menneskelig Ernæring brugelige faste og flydende Stoffer. Udtrykket »Papirspenge« omfatter tillige Banknoter, dog ikke Veksler og Checks. Kædler og Maskiner fulder under Listens Nr. 6. Som fast Jernbanemateriale skal blandt andet Skinner, Sveler, Drejeskiver og Brodele anses (§ 23).

Som betinget Kontrabande kan endnu andre Genstande og Stoffer særlig erklæres (§ 24). Derimod kan Genstande og Stoffer, der ikke kan anvendes til krigerisk Brug ikke erklæres for Krigskontrabande (§ 26).

Hertil hører særlig efterstaaende Genstande:

1. Raa Bomuld, Raauld, Raasilke, raa Jute, raa Hør, raa Høp og andre Raastoffer til Tekstilindustrien, saadanne Garn der er spundet deraf.
2. Oljeholdige Nodder og Frøsorter, Kopra.
3. Kautschuk, Harpiks, Gummi og Lak, Humle.
4. Raa Huder, Horn, Ben og Elfenben.
5. Naturlig og kunstig Godning, derunder indbefattet de i Landbruget anvendelige Nitrater og Phosfater.
6. Erts.
7. Jord, Ler, Kalk, Kridt, Sten, indbefattet Marmor, Mursten, Skifer og Tagsten.
8. Poreclain og Glasvarer.
9. Papir og de Stoffer, hvoraf det fremstilles.
10. Sæbe, Farve samt de Materialier, der udelukkende er bestemt til Fremstilling heraf, samt Fernis.
11. Chloralkali, Soda, Ætznatron, svovlsur Natron i Kager, Ammoniak, svovlsur Ammoniak og Kobbervitriol.
12. Maskiner til Landbrug, Bjergdrift, Tekstilindustri og til Bogtrykkeri.
13. Edelstene, Halvædelstene, Perler, Perlemoder og Koraller.
14. Taaru- og Vægure, Stueure, Lommeure undtagen Kronometre.
15. Mode- og Galanterivarer.
16. Fjer af enhver Art, Haar og Borster.
17. Genstande til Behøvsindretning og til Udsmykning af Boliger, Kontormøbler og Kontorredskaber (§ 27).

Som Krigskontrabande kan endvidere ikke anses:

1. Genstande og Stoffer, der udelukkende tjener til Pleje af Syge og Saarede, dog med det Forbehold, at de imod Erstatning kan forlanges udleveret til nødvendigt militært Brug.
2. Genstande og Stoffer, der er bestemt til Brug for det Skib paa hvilket de er forefundet, eller til Brug for Besætninger og Passagererne under Rejsen (§ 28).

B. Forudsætninger for Behandling som Kontrabande.

Genstande, der er absolut Kontrabande, er underkastet Beslaglæggelse, naar det bliver bevist, at deres Be-

stemmelsessted har været fjendtligt eller et af Fjenden besat Omraade eller den fjendtlige Stridsmagt. Det gør i dette Tilfælde ingen Forskel om Tilforslen af disse Genstande sker umiddelbart eller om den først kræver en Omladning eller en Befordring over Land (§ 29).

Genstande, der er betinget Kontrabande, er underkastet Beslaglæggelse, hvis Skibet befinder sig paa Rejse til et fjendtligt eller et af Fjenden besat Omraade eller til den fjendtlige Stridsmagt og naar disse Genstande ikke skal losses i en neutral Mellehavn, d. v. s. i en Havn, som Skibet skal anløbe, for det naar det nævnte Maal (§ 35).

Pisereglerne henviser især til saadanne Tilfælde, i hvilke det kan antages, at de opbragte Genstande i Virkeligheden har været bestemt til den fjendtlige Stridsmagt eller til den fjendtlige Stats Regering.

C. Behandling af Skib og Kontrabande.

Et Skib, der befordrer Genstande, som er absolut eller betinget Kontrabande, kan opbringes i aaben Sø eller i den Krigsførendes Farvande, under hele sin Rejse, selv om det har til Hensigt at anløbe en Mellehavn, førend det naar det fjendtlige Bestemmelsessted (§ 39).

Skibe, der selv er Kontrabande, er uden videre underkastet Konfiskation. Derimod er et Skib, som er blevet opbragt paa Grund af Befordring af Kontrabande, kun underkastet Konfiskation, hvis Kontrabanden efter Værd, Vægt, Omfang eller Fragten, udgør mere end Ladningens Halvdel (§ 41).

Af Ladningen er de Genstande, der kan beslaglægges som absolut eller betinget Kontrabande, underkastet Konfiskation, tilligemed Varer, der tilhører sammes Ejere. Resten af et neutralt Skibs Ladning kan, med Undtagelse af fjendtligt Gods, ikke konfiskeres (§ 42).

Naar et Skib ved Opbringelsen endnu ikke har Kendskab til Fjendtlighedernes Udbrud eller til de Kontrabande-Erklæringer, der finder Anvendelse paa dets Ladning, saa kan Kontrabanden vel beslaglægges paa Grund af Opbringelsen, men den er kun underkastet Konfiskation imod Erstatning, medens Skibet og den øvrige Ladning er fri for Konfiskation. Er et fjendtligt Skib opbragt under disse Omstændigheder, saa er Kontrabande som er befragtet med det, forsaavidt det er fjendtligt Gods, underkastet Konfiskation uden Erstatning (§ 44).

Nærmere Forskrifter regulerer de Forudsætninger, under hvilke det kan antages, at Kaplajnen eller Alladeren har været vidende om Krigens Udbrud og har kendt Kontrabande-Erklæringen.

IV. Understøttelser der strider imod Neutraliteten.

Dette Afsnit betegner de Tilfælde, i hvilke neutrale Skibe gør sig skyldige i en Understøttelse af Fjenden, der indeholder en Krænkelser af Neutraliteten. Et Skib, der gør sig skyldig i den Art neutralitetsstridige Handlinger, bliver opbragt og konfiskeret. Af dets Ladning bliver kun de Varer, der tilhører Ejeren underkastet Konfiskation (§§ 48—51).

V. Blokade.

Blokaden maa, for at have retslig Virkning, være virksom, haandheves upartisk og være forskriftsmæssig erklæret og bekendtgjort (§ 59). Den maa kun omfatte fjendtlige og af Fjenden besatte Havne og Kyster. Den blokerende Stridsmagt maa ikke spærre Adgangen til neutrale Havne og Kyster (§ 58).

Blokaden er kun virksom, naar den bliver opretholdt af en Stridsmagt, der er tilstrækkelig til virkelig at forhindre Adgangen til de fjendtlige Kyster (§ 60).

Blokaden er ugyldig, hvis den begynder senere, eller ikke strækker sig saa vidt, som angivet i Erklæringen. Er Blokaden begyndt tidligere eller strækker sig videre end angivet i Blokade-Erklæringen, er Blokaden kun retslig

gyldig fra det Tidspunkt af, og kun for de Kyststrækninger, som har været nævnt i Blokade-Erklæringen (§ 66).

Et Skib kan kun opbringes paa Grund af Blokadebrud, naar det havde Kendskab til Blokaden, eller et saadant Kendskab maa forudsættes hos det (§ 72). Endvidere er det underkastet Opbringelse saa længe det bliver forfulgt af Skibe, der hører til den blokerende Stridsmagt (§ 78). Saavel Skib som ogsaa Ladningen bliver konfiskeret, medmindre Befragteren bevislig paa den Tid Lasten blev indtaget hverken vidste noget om det tilsigtede Blokadebrud eller kunde vide noget derom. I Tvivlstilfælde skal Chefen anse hele Ladningen som hjemfalden til Konfiskation (§ 80).

Afsnit VI. indeholder Regler angaaende Fremgangsmaaden ved Anholdelse, Visitation og Opbringelse (§§ 81—98). Afsnit VII. Regler for Besætningens og Passagerers Behandling paa opbragte Skibe (§§ 99—105), Afsnit VIII. Regler for Behandlingen af opbragte Skibe og beslaglagt Gods (§§ 106—123) og Afsnit IX. Regler for Præcofficerers Pligter (§§ 124—131).

Ordningen af Priseretter.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibes og Gods' Opbringelse af Krigsskibe har været retmæssig, afgøres af Priseretter og bliver bragt til Behandling for »Prisenamt«, for Priseretter og for en Overpriseret.

»Priseämter« er nedsat:

i Danzig for Søretskredsene Königsberg og Danzig, i Swinemünde for Søretskredsene Stettin og Stralsund, i Kiel for Søretskredsene Rostock, Lübeck og Flensburg, heri indbefattet Kejser Wilhelm-Kanalen, i Hamborg for Søretskredsene Tönning, Hamburg og Bremerhaven, indbefattende Øen Helgoland og Weseren samt de til udenlandske Havne indbragte Priser, i Wilhelmshaven for Søretskredsen Brake, i Emden for Søretskredsen Emden, i Duala for Koloniamraaderne Togo og Kamerun, i Lüderitzbucht for Koloniamraadet Tysk-Südvestafrika, i Daressalam for Koloniamraadet Tysk Østafrika, i Apia for Koloniamraadet Samoa, i Rabaul for Koloniamraadet Tysk Nyguinea, indbefattende Øomraaderne Karolinerne-, Palau- og Marianerne- saavel som Marschalls-, Brown- og Providence-Øerne i Tsingtau for Koloniamraadet Kiautschou.

Priseretter vil blive nedsat i Hamburg, for hvilke »Priseämter« ved de tyske Nordsøkyster og ved de tyske Koloniamraader er en højere Instans, og i Kiel for de øvrige »Priseämter«. Overpriseretten har sit Sæde i Berlin.

Fragtmarkedet.

I Løbet af de sidste to Uger er Forretning rundt omkring gledet ind i et roligere Spor, og navnlig føltes det som en Lettelse, at den engelske Regering ophævede Bestemmelsen om det store Depositum paa Kullaster. Herefter kom der Liv i Kulbefragtningerne, men da samtidig Udbudet af Tonnage blev særdeles rigeligt som Følge af Engländernes og Franskmændenes fuldstændige Beherskelse af Havene, gik Fragtraterne en Del tilbage over hele Linien. For den danske Skibsfarts Vedkommende er at bemærke, at vore Skibe er meget stærkt »handicappede« i Konkurrencen, dels grundet paa, at Spørgsmaalet om Krigsassurance endnu ikke er ordnet undtagen for Kultransport til Danmark, hvilken Assurance forøvrigt er meget dyr, og dels paa Grund af de meningsløse høje Hyrer, som Rederne maa betale i Kulfart, men forhaabentlig vil det lykkes meget snart at faa disse Forhold ordnet paa en tilfredsstillende Maade, saa at danske Skibe ogsaa kan tage Konkurrencen op med Fordel. Imidlertid har der været sluttet en Mængde norsk Tonnage med Kul til Danmark,

idet danske Skibe umuligt har kunnet sejle for de samme Rater som Nordmændene. Der er som Følge heraf lagt en Mængde danske Skibe op her hjemme. I øvrigt refererer vi til vor særlige Artikel andetsteds i Bladet. Blandt de sidst afsluttede Befragtninger skal vi nævne som følger:

Østen. Sukker fra Java 32/6 til U. K. pr. Septbr., 31/3 pr. Oktober/Novbr. Fra Kurrachee sluttedes til 17/6 udsøgt Havn U. K., 18/6 Frankrig, meget prompt.

Sørøstehavet ligger fremdeles ganske livløst. Rumænien kan maaske bruge Tonnage, men Passagen gennem Dardanellerne er meget usikker.

Middelhavet etc. Erts 5/ Algier/Cardiff (4,200), 5/3 Hornillo Bay/Newport (3,000), 7/ à 7/6 Les Falaises/Barrow (3,000—5,000), 9/ Huelva/Charlestown eller Savannah, 4/1½ Bilbao/Cardiff, 4/3 Newport, 4/9 à 5/ Middlesbro.

Nordamerika. Planker fra Kanada 50/ à 55/ til U. K. Korn Baltimore 3/ à 3/3 til Frankrig, 4/9 Montreal/Santos. Kul fra Baltimore, Virginia eller Norfolk 22/6 Rio Janeiro, 15/ Genua, 21/ Grækenland. Korn fra Galveston eller New Orleans 3/ udsøgt Havn U. K., 3/4½ à 3/6 Frankrig. Timecharter c. 4/ for Vestindien Rundture, Levering og Tilbagelevering U. S.

Sydamerika. Eksporten er meget ringe. Fra San Lorenzo Grænse 16/ à 16/6 O. C. (→ 6 d. direkte Havn) til U. K. eller Kontinentet, Septbr.

Østersøen. Fra Rusland og Finland er der absolut intet. Sverig har nogle faa Trælaster, for hvilke bl. a. noteres Fres. 78/80 Bjælker etc. til Aleksandria, c. 30/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavi.

Kulfragterne. Fra Østkysten omkring 7/ Danmark for 1,500—2,000 Tons Baade, 8/6 à 9/ Østnorge (700—900), 6/6 Bordeaux (5,300), 10/ Cadiz (2,000), 9/ Barcelona, 9/6 à 9/9 Marseille, 9/9 à 10/ Neapel, c. 11/ Port Said. Fra Cardiff eller Newport 7 à 7½ Nantes eller Bordeaux, 9½ à 10 Algier, 10 à 10½ Marseille, 8 Genua eller Savona, 9/ Barcelona, 9/6 à 10/ Port Said, 8/ Las Palmas, 14/6 Rio Janeiro.

Skrevet den 1. Septbr. 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er al Befragtning fremdeles indstillet paa Grund af Krigsfaaren og Rederne er i det hele betænkelige ved at sende Skibe over Nordseer efter de indgaaede Oplysninger om drivende Somner.

Returfragter med Kul til danske Havne holder sig uforandrede 10 à 11 £ pr. Keel fra Firth of Forth, men ogsaa i denne Fart sluttes kun ganske enkelte Skibe. Det er at haabe, at der ret snart træffes Overenskomst om Krigsforsikring ogsaa af Sejlskibe og paa Betingelser, hvorpaa der kan konkurreres med vore Nabolande.

Angaaende de mindre Skibe er det stadig faa Befragtninger, som bliver afsluttet. Fra Lübeck skal være sluttet et Par Skibe for Gibssten til Aalborg 7 M., men ellers gøres der intet fra de tyske Havne. Hvad Provinserne angaar ligger de nærmest stille og den i Udsigt stillede Beslaglæggelse af Hveden i Provinserne ligesom nu i Kjøbenhavn gør ikke Chancen bedre. Cementtrafikken er meget livløs, og fra Aalborg gaar Skibene ledig derfra, endog Motor-skibe. Kjøbenhavn sluttede Majs til Aarhus 3½ Kr., Hvede til Trelleborg 3 Kr., samt Oljekager til Limfjorden 5 Kr.

Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Diesel-Motor-Skib. Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeris Værft paa Refshaleen blev den 26. f. M. et nyt Diesel-Motor-Skib til Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni sat i Vandet.

Dimensionerne er: 410' × 55' × 38' 6" til Shelterdak, og Bæreevnen 9,000 Tons d. w. Skibet vil blive forsynet med to Hoved-Diesel-Motorer, der kan udvikle tilsammen 3,100 I. H. K. og give

Skibet en Fart af c. 12 Knob lastet. Der vil blive indrettet nogle enkelte, smukt udstyrede Kamre for Passagerer, men iøvrigt er Skibet beregnet for Fragtfart. Alle Spil og alt Dæksmaskineri, Styreapparater m. m. bliver elektrisk drevet, og der er elektrisk Lys overalt. Det ny Skib blev kaldt »Tongking«. Til Stede ved Aflojningen var Repræsentanter for de to Selskaber.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et nyt Diesel-Motor-Skib til Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, afg. Gelle 29/8. til Barcelona. — Nordsoen, Nielsen, ank. Wisby 29/8. — Ulla, Hansen, ank. Tuborg 29/8. — Yrsa, Larsen, ank. Dunston 18/8. — Karla, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 28/8. til Methil. — Inger, Skou, ank. Caen 28/8. — Nora, Lauritsen, ank. Oxelösund 27/8. — Norma, Degn, afg. Gibraltar 27/8. til Dartmouth. — Valborg, Jepsen, afg. Fleetwood 26/8. til Kjøbenhavn. — Dagmar, Sørensen, ank. Larache 26/8. — Gerda, Iversen, afg. Burntisland 1/9. til Aalborg. — Marie, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1/9. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 31/8. for Sevilla. — Polly, Mathisen, ank. Blyth 30/8. — Nexos, Busse, afg. Aalborg 31/8. til West Hartlepool. — Stella, Schiff, ank. Leith 30/8. — Rigmor, Uldal, ank. Karrebæksminde 31/8. — Johanne, Mikkelsen, ank. Ipswich 31/8. — Cito, Thoft, ank. Leith 30/8. — Thyra, Lund, ank. Burntisland 30/8. — Bodil, Jensen, afg. Gibraltar 26/7. til Dartmouth. — Anna, Jessen, pass. Gibraltar 26/8. for Kjøbenhavn.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Odense 26/8. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Svendborg 26/8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Kjøbenhavn 28/8. til Grenock. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1/9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1/9. — Russ, Petersen, afg. Campbellton 27/8. til Glasgow. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1/9. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Methil 27/8. — Mikhail Otehoukoff, Harboe, afg. Miramichi 27/8. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Campbellton 22/8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Plymouth 16/8. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 31/8. — Newe, Dahl, afg. Preston 26/8. til Campbellton.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Karrebæksminde 28/8. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Boness 31/8. — Nordpol, Nielsen, ank. Hartlepool 29/8. — Fanny, Nielsen, ank. Nykjøbing F. 1/9.

Orion. Orion, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28/8. — Fyen, Nielsen, ligger i Rotterdam.

Heimdals. Helga, Vaaben Hansen, afg. Boulogne 30/8. — Martha, Christensen, ank. Helsingør 25/8. — Elna, Rathje, ank. Aalborg 29/8. — Therese, Pedersen, ank. Nantes 28/8. — Harriet, Larsen, ank. Pillau Meer 31/8. — Dagny, Therkildsen, ank. Swansea 31/8. — Simone, Olesen, afg. Borgå 29/8. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 30/8. — Vera, Riso, ank. Sunderland 2/9. — Daisy, Jørgensen, afg. Kemi 1/9. — Annine, Leth, ank. Mariager 31/8. — Kamma, Löffler, afg. Odense 29/8. — Betty, Lagesen, ank. Dundee 18/8.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Nakskov 27/8.

Det ostasiatiske Kompagni. Anna m afg. Port Said 27/8. hjemg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 28/8. — Indien afg. Nikolajeff 25/8. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 9/8. — Jutlandia ank. Genua 30/8. hjemg. — Selandia afg. Sabang 23/8. hjemg. — Tranquebar ank. Aarhus 30/8. hjemg. — Rhodesia ank. Port Louis 31/8. hjemg. — Transvaal ank. Panama 30/8. hjemg. — Buiteng afg. London 31/8. hjemg. — Arabien pass. Perim 24/8. for udg. — Siam afg. Kobe 31/8. udg. — Fionia pass. Dunnet Head 28/8. udg. — Natal pass. Punta Arenas 10/8. udg. — Samui ank. St. Thomas 15/8. — Bandon ank. Middlesbro 28/8.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. London 22/8.

Æro. Kejserinde Dagmar, Carlsen, ank. Kjøbenhavn 26/8. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 28/8. — Energi, Jensen, ank. Nakskov 28/8.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Kjøbenhavn 30/8. — Anna Mærsk afg. Petersborg 28/8. — Arnold Mærsk afg. Ardrossan 27/8. — Chassie Mærsk afg. Sunderland 28/8. — Eleonora Mærsk afg. Newport 26/8. — Hulda Mærsk ank. Grangemouth 27/8. — Laura Mærsk ank. Huelva

26./8. — Lexa Mærsk ank. Odense 28./8. — Peter Mærsk ank. Huelva 26./8. — Sally Mærsk ank. Genua 31./8.

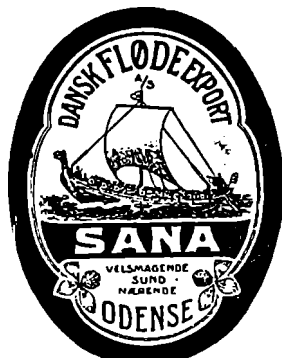
Sejlskibe.

Svendborg. Falken, Rasmussen, er ank. Concorneau. — C. L. Rasmussen, Hansen, er ank. Concorneau. — I. Kolfoed, Hansen, ank. Wemyss 27./8. — Ariel, Ravnemose, ank. Leith 30./8. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Dysart 26./8. — Apollo, Nielsen, er ank. Benic. — Galathea, Jensen, ank. Flensburg 30./8. — Ellen, Andersen, ank. Leith 31./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Svendborg 31./8. — Martin Nissen, Jensen, ank. Runcorn 29./8. — Maagen, Jensen, ank. Blyth 30./8. — Minerva, Fuglsang, ank. Kjeremunde 31./8. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Thuro 31./8.

Ers. L. L. Bager, Hansen, er ank. Maracaibo. — Daggrv. Madsen, afg. Kjøbenhavn 26./8. — Lauritz, Folmer, ank. Maurup 28./8. — Argus, Jensen, ank. Drøbak 28./8. — Neptun, Skals, ank. Horsens 28./8. — Solon, Eriksen, afg. Aarhus 28./8. — Atlantic, Rasmussen, ank. Douglas 27./8. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Kjøbenhavn 27./8. til Coleraine (Irland). — Jenny, Svane, afg. Liverpool 29./8. til Gibraltar. — Eos, Christensen, ank. Holyhead 27./8. — Harris, Harris, ank. Wemyss 30./8. — Thor, Petersen, pass. St. Carlos 29./8. p. R. t. Hamburg. — Nanna, Ostermann, ank. Flensburg 31./8. — Inverurie, Friis, ank. Trawemunde 30./8. — Iris, Stegmann, ank. Trawemunde 30./8. — Catrine, Boye, ank. Rudkjøbing 31./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. September 1914. — Dansk Sejlskibsrederiforenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Priseregler og Priseregler i det tyske Rige. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekонтро-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder Fredagen den 25. September 1914 Kl. 3 Efterm.
extraordinær Generalforsamling i Hotel »Kongen af
Danmark«, Holmens Kanal Nr. 15, her i Staden for
efter den hidtilværende Formand, Kaptajn A. V. Knud-
sens dødelige Afgang at foretage Valg af en ny Formand
og til Fastsættelse af dennes Lønning.

Opmærksomheden henledes paa, at Medlemmer, der,
naar Generalforsamlingen afholdes, er paa Rejser eller
paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindret i at
møde ved Generalforsamlingen, dog kunne deltage i
Valget ved Afgivelse af Stemmeseddel, naar de for de
farendes Vedkommende mindst 14 Dage før General-
forsamlingens Afholdelse fremsætter Begæring herom til
Foreningen. Der bliver derefter tilstillet de paagældende
Medlemmer trykte Stemmesedler, som, efter af vedkom-
mende Medlem at være udfyldt og underskrevet, i an-
befalet Brev inden Generalforsamlingen tilstilles For-
eningen i lukket Konyolut med Paaskrift: »Stemmeseddel«.

Kjøbenhavn, Holmens Kanal Nr. 18, d. 15. Aug. 1914.

P. B. V.

Otto Hansen,
Viceformand.

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 460 Tons Egenvægt.

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“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

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 Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 17. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Copensoero. Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

„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 Blankensløvers Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Slagterforretningen
„JØMSBORG“
AARHUS, vis A vis Rullebroen.
Allt Kod og Dellkatesseparatør til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmele Slagterforr. ved Havnen.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014

J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibaarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2159 A. NYHOLM Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

SKIBS-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Højse- og Ankerspill, 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 Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbølter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla Instageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnäsand, Örnsköldsvik, 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 Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariantenter. —

Telegr.-Adr.: Heekshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentlin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Bilkenlager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretesagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædnings-

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 Udsæltning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{R/S}

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSE



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

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:

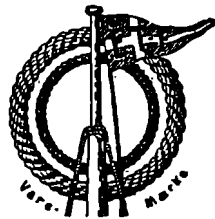
„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faae overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbarsmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlebrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedu fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 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.

AVERTISEMENTS PRIS.

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

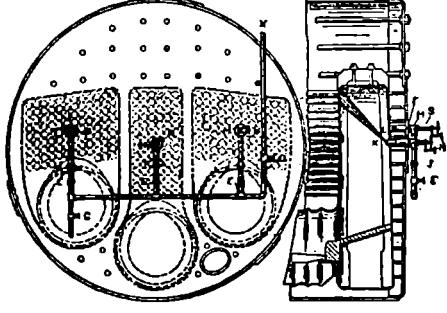
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. September 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at uulne Rørgkammerdørene, hvorved undgaaes holde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073



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. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, H. 2.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
-----------------------------------	---	---	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: 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 Tong købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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 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“.

**TUX-RAAOLIE-
MARINE-
MOTORER**

**MOTORSPIL
MOTOR-
DYNAMOER** **HAM**
etc.
Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEDEILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

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

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 Udiørelse af Stævne, Rør 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, Overladskondensationer. Rhielbronze 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.

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. Helm. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Stags Søj- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve ill vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekontor,
Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsprovantering
Lager af Manila- og Hamptonvørk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.



OLSKIND

Bedste Olieøj
Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{h/s}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frugtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. —

— Statetelefon 4. —

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde d. 5. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Udkast til Forslag til en ny Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Udbredelse. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Forslag til Ændringer i og Tillæg til de nugældende Havne- og Brotakster. 2. Behandling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende en under 30. Juni d. A. udstedt kgl. norsk Kundgørelse om Toldafgifter fra 1. Juli 1914. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 10. September 1914.

Krigen. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den kgl. Gesandt i London har den britiske Regering, da de franske og russiske Regeringer har meddelt den britiske, at det er deres Hensigt, saa vidt som det er gør ligt, at holde sig Bestemmelserne i London-Deklarationen af 1909 efterrettelig, under 20. August d. A. befalet at Deklarationen skal antages, som om den var ratificeret, dog med følgende Tilløjelser og Modifikationer:

1) Listen over absolut og betinget Krigskontrabande indeholdt i Proklamationen af 4. August skal erstatte Listerne, som indeholdes i Deklarationens §§ 22 og 24.

2) Neutrale Skibe, som det er lykkedes at bringe Krigskontrabande til Fjenden med falske Papirer, kan tilbageholdes for at have bragt saadan Krigskontrabande, hvis de mødes, førend Tilbagerejsen er tilendebragt.

3) Den i § 33 omtalte Bestemmelse kan udledes af hvilket som helst tilstrækkeligt Bevis og skal foruden den i § 34 indeholdte Presumption kunne presumeres, hvis Varen er konsigneret til eller for en Agent af den fjendtlige Stat eller til eller for en Købmand eller anden Person, som er under Kontrol af den fjendtlige Stats Autoriteter.

4) Eksistensen af Blokaden skal formodes at være kendt: a. af alle Skibe, der er afrejst fra eller har anløbet nogen fjendtlig Havn, naar der efter Notifikationen af Blokaden til de lokale Autoriteter er hengaaet tilstrækkelig Tid til, at den fjendtlige Regering kan have bekendtgjort Blokaden.

b. af alle Skibe, som er afsejlet eller har anløbet en britisk eller allieret Havn efter Bekendtgørelsen af Blokadeerklæringen.

5) Uanset Bestemmelsen i Deklarationens Art. 35 vil betinget Krigskontrabande, hvis den viser sig at have den i § 33 nævnte Bestemmelse, kunne konfiskeres uden Hensyn til hvilken Havn end Skibet er bestemt til, eller i hvilken Havn Ladningen maatte blive udlossen.

6) Den af Redaktions-Komiteen til Søkonferencen afgivne Generalrapport vedtaget af Konferencen den 25. Februar 1909, skal af alle Priseretter lægges til Grund som en autoritativ Erklæring om Deklarationens Mening og Hensigt, og Retterne skal fortolke Deklarationens Bestemmelser i Overensstemmelse med den deri givne Kommentar.

Paragraferne 33—34 og 35 i London-Deklarationens Søkrigslov er saalydende:

§ 33. Varer, som regnes til betinget Kontrabande, kan opbringes naar det bevises, at de er bestemt til Brug for den fjendtlige Stats Krigsmagt eller Centralforvaltning, medmindre det for sidste Tilfældes Vedkommende, af Omstændighederne godtgøres, at vedkommende Genstande i Virkeligheden ikke kan anvendes i nærværende Krig. Dette sidste Forhold finder ikke Anvendelse paa de Forsendelser, som omhandles i Art. 24, Nr. 4.

§ 34. Der er Formodning for, at Bestemmelsen er

som omhandlet i § 33, naar Forsendelsen er adresseret til de fjendtlige Myndigheder eller til en Forretningsmand etableret i fjendtligt Land, og det er vitterligt, at denne Forretningsmand forsyner Fjenden med Genstande og Materialer af denne Art. Det samme er Tilfældet, hvis Forsendelsen er bestemt til et fjendtligt befæstet Sted eller et andet Sted som tjener som Basis for den fjendtlige Krigsmagt, dog finder denne Formodning ikke Anvendelse paa Handelsskibet selv, som er paa Vej til disse Steder, og hvis Egenskab af Kontrabande skal bevises.

Foreligger ovennævnte Formodninger ikke anses Bestemmelsen at være tilladelig.

Overfor de i denne Artikel opstillede Formodninger tilstedes Modbevis.

§ 35. Varer, som regnes til betinget Kontrabande kan ikke beslaglægges uden paa Skibe som er paa Vej til Fjendens Territorium eller til et af ham okkuperet Territorium eller til den fjendtlige Krigsmagt og som ikke skal losse dem i en mellemliggende neutral Havn.

Skibspapirerne danner fuldt Bevis for Skibets Rute og for det Sted, hvor Varerne skal losses, medmindre Skibet træffes efter betydelig at være afvejet fra den Kurs, det i Overensstemmelse med sine Skibspapirer skulde have fulgt, og det ikke kan godtgøre, at der er tilstrækkelig Grund til denne Afvigelse.

• *Minerne i Nordsoen.* Atter maa Tabet af et dansk Skib beklages, idet Damperen »Kamma«, tilhørende Rederifirmaet Martin Carl, den 2. ds. er sunket efter at være stødt paa en Mine i Nordsoen, c. 40 Sm. N. O. for Tynen. Besætningen reddedes af en engelsk Trawler. Samme Skæbne er overgaaet en svensk Damper »St. Poul«, hvis Besætning ligeledes reddedes, medens seks Mand af en tredje Dampers Besætning, der ogsaa var stødt paa en Mine, druknede.

Om disse Miner meddeler, i Følge »Norges Handels- og Søfartstidende«, Føreren af Dampskibet »Eksport« af Skien, som fornylig er ankommet dertil med en Ladning Kul fra Blyth et stedligt Blad, at han, efter de engelske Havneautoriteters Raad, havde holdt Kurs mod Nord langs Kysten til han havde passeret det Minefeld, hvor de sidste Ulykker havde fundet Sted. Her havde mange Krigsfartøjer og mindre Baade været i Færd med at opliske Miner. Under dette Arbejde var nogle mindre engelske Fartøjer stødt paa Miner og var gaaet under med Besætningen.

Kaptajnen fortalte yderligere, at en engelsk Torpedobaad var kommet ud til tre Trawlere der førte engelsk Flag. Det viste sig imidlertid ved Prajningen, at det var tyske Trawlere, som havde overmalet deres Navne. Den ene af dem flygtede medens de to andre blev taget og bragt ind til Aberdeen. Den ene af disse havde 200 Miner om Bord. Torpedobaaden gik derefter ud og indhentede den flygtende Trawler, som blev skudt i Sænk.

Den eneste Forsigtighedsregel der kan lages overfor Minefaren, hvis et Skib skal passere et Strog, hvor det kan befrygtes, at der er lagt Miner ud, er at holde skarpt Udkig, helst fra saa stor en Højde som muligt, f. Eks. fra en Tønde i Fokkemasten, saaledes som det bruges af Polar-skibe. Miner, som driver i Overfladen, kan da let opdages om Dagen, og selv saadanne, som er anbragt 1 à 2 Meter under Vandet skal kunne ses naar Vandet er nogenlunde klart.

Denne Fremgangsmaade brugtes meget under og efter Krigen i Østasien, hvorved mange Menneskeliv og store Værdier utvivlsomt blev sparet. I Mørke laa Skibene stille, hvis de befandt sig i et farligt Farvand eller søgte ind til en Ankerplads, hvor det var muligt.

Handelsministeriet har den 28de August d. A. udstedt følgende Bekendtgørelse om Udstedelse af særlige Tonnage-Certificater for danske Skibe til Benyt-

lelse ved Passage gennem Panama-Kanalen:

Danske Skibe kunne til Benyttelse ved Passage gennem Panamakanalen blive forsynede med særlige officielle Tonnage-Certificater, hvori den afgiftspligtige Netto Tonnage bestemmes efter de i »Rules for the Measurement of Vessels for the Panama Canal« af de forenede Staters Præsident ved »Proclamation« af 21de November 1913 fastsatte Regler for Skibets Maaling.

Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet er bemyndiget til, efter speciel Eftermaaling og Undersøgelse om Bord af de paagældende Skibe, at udstede saadanne Certificater, og da disse ville være nødvendige for at undgaa Maaling af Panamakanalens Funktionærer, opfordres Ejerne af Skibe, som skulle besejle nævnte Kanal, til at foranledige deres Skibe forsynede med omhandlede Tonnage-Certificat.

Krigsrisiko paa Ladning. Meddelelse fra Indenrigsministeriet. Indtil en endelig Ordning maatte blive truffen med Hensyn til Forsikring af Krigsrisiko paa Ladning, vil Ministeriet midlertidig paa Statens Vegne kunne overtage Krigsrisikoen for Korn- og Foderstolladninger, der paa neutralt Dampskib indføres her til Landet fra oversøiske Pladser. Statens Risiko kan dog ingensinde overstige Fakturaprisen.

Oplysninger om Præmier og Betingelser faas hos »Den københavnske Søassuranceforening«, der tillige er bemyndiget til at udstede Policer.

Ruterne over Nordsoen. Den københavnske Søassurance-Forening meddeler den 7. ds. Vi har i Dag modtaget Telegram fra vor Repræsentant i Newcastle, hvori han beder os instruere Rederier og Kaptajner om at undgaa Minebæltet. Dampskibe fra Danmark maa ikke sætte Kurs direkte mod Blyth, Tynen eller Humber, men mod Saint Abbs Head og derfra følge Kysten i passende Afstand indenfor 10 Sømil indtil udfor Bestemmelsesstedet.

Det anbefales indtrængende at tage Kursen fra Skagens Fyrskib N. N. V. ud 20 Kvartmil derfra i den dybe Del af Skagerak til Ryvingen eller Lindesnæs og derfra til Firth of Forth eller St. Abbs Head sydligst Loughstone.

Før hjemgaaende bør samme Rule følges.

Panama-Kanalen. Fra New York skrives til Ritz. Bur.:

Panamakanalen aabnedes for Verdentrafikken den 19. August, to Fragtskibe paa c. 11.000 Tons hver, fuldt fragtede og med enkelte Passagerer gjorde Turen fra Atlanterhavet til Stillehavet, og Turen forløb uden noget som helst Uheld. Kort efter løb et Par amerikanske Krigsskibe igennem, og den daglige Trafik gaar nu sin jævne Gang gennem den ny Kanal.

Aabningshøjtideligheden, der skulde finde Sted ved Udstillingen i San Francisco i 1915, er aflyst, idet Udstillingen er aflyst grundet paa Urolighederne i Evropa. En mindre Højtidelighed vil dog finde Sted i Byen Colon ved Panamakanalens Munding paa Stillehavs-Kysten. Præsident Wilson vil paa Yachten »Mayflower« foretage en Tur gennem Kanalen i Løbet af September Maaned, ledsaget af en Række udenlandske Statsmænd, og en kort Mindefest vil derpaa blive afholdt i Colon.

Drivende Vrag. Kaptajn N. Iversen, Fører af Dampskibet »Gerda« af Esbjerg, rapporterer, at han paa Rejsen fra Burnt Island til Aalborg Onsdag den 2. Septbr. paa 57° 15' N. Brd. 4° 00' Ø. Lgd. passerede et større Stykke Vraggods, som saa ud til at hidrøre fra en Fiskekutter.

Med den nordlige Kurs, der nu bliver styret mellem Firth of Forth—Hirtshals, ligger det farligt for Sejladsen.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod i alt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 44 (afvist 2); 2den Afdeling i Navigation 23, Geografi og Vejrlære 19, Engelsk 14 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 22 (afvist 3).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen for Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk i Stedet for C. W. Clausen og A. M. Knudsen, hvis Mandater udløber i 1914.

C. W. Clausen og A. M. Knudsen genvalgtes enstemmigt.

Foreningens Deltagelse i det syvende nordiske Søfartsmøde i Malmø den 27.—29. Juli 1914.

Formanden: Bestyrelsen har overvejet Spørgsmaalet og kan ikke indse, at der er nogen særlig Anledning for Foreningen til at deltage i Mødet. En saadan Deltagelse vilde rimeligvis medføre en hel Del Udgifter. Vi har derfor nærmest tænkt os at fraraade at sende Delegerede dertil. Men vi vil gerne høre, om nogen i Forsamlingen er af en anden Mening. Fællesrepræsentationen sender et Par Delegerede til Mødet.

Det vedtoges enstemmigt ikke at sende Delegerede til Mødet.

Eventuelt.

Skibsreder Larsen: Vi har faaet paalagt Kommuneskat af Indtægten af et Partskib, efter at samtlige Partrederere hver har betalt Skat af sin Indtægt af Skibet. Jeg vil gerne spørge, om der er nogen Retfærdighed i det. Jeg har henvendt mig til et Par Jurister, der mente ligesom jeg, at det er urigtigt.

Dirigenten: Maa jeg have Lov til at spørge, om det betyder, at Partrederiet er blevet beskattet af det Beløb, som Skibet har indsejlet som Netto-Indtægt?

Skibsreder Larsen: Ja, det beskattes ikke alene af Netto-Indtægten, men ogsaa af den Kassebeholdning, som Skibet skal udrustes for. Beløbet udgør 7.407 Kr.

Dirigenten: Jeg skal oplyse, at i Marstal beskattes Partrederier ikke, men derimod i Overensstemmelse med Loven om Aktieselskaber.

Iøvrigt kan Forsamlingen her jo ikke give sig af med Spørgsmaalet ud over det, at nogen maaske kan oplyse, hvorvidt noget lignende finder Sted andetsteds. Men Forsamlingen er inkompetent til at fælde Dom om, hvorvidt en saadan Beskatning er lovlig eller ej. Selve Sagen maa paakendes af Domstolene.

Formanden: Hvis Hr. Skibsreder Larsen vil overlade Sagen til Bestyrelsen, vil maaske Hr. Kontorchef Krogh være os behjælpelig med at faa oplyst, hvorvidt Beskatningen er lovlig.

Kontorchef Krogh: Det drejer sig om et rent Skattespørgsmaal. Men jeg skal naturligvis gerne være Foreningen behjælpelig.

Dirigenten: Ingen kan naturligvis have noget imod, at Bestyrelsen prøver paa at faa Sagen undersøgt af Ministeriet. Men jeg føler mig overbevist om, at en Henvendelse til et hvilket som helst Ministerium — her vilde det vel blive Indenrigsministeriet — vilde føre til, at man henviste den til Paakendelse af Overskatteraadet.

Kaptajn Poulsen: Jeg vil blot give Forsamlingen en Oplysning Den 1. Januar i Aar bestemte Vejle Havnevesen, at hvert Skib, som bugseredes ind eller ud af Hav-

nen, skulde betale 2 Kr. til Havnekassen foruden selve den takstmæssige Bugserbetaling. Nu er det saadan, at man i Vejle har subventionerede Bugserbaade. Men der var vist fra Handelsministeriet kommet en Meddelelse om, at denne Subvention angik ikke Bugsering. Saa klagede jeg paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings og paa den mindre Skibsfarts Vegne til Borgmesteren og meddelte, at vi vilde se at faa Foreningens Bestyrelse til at søge denne formentlige uberettigede Afgift ophævet. Afgiften er 2 Kr. pr. Skib, hvad enten Skibet er paa 500 eller paa 200 Tons. Saa blev der vistnok af Vejle Havneudvalg skrevet til Ministeriet; Svaret kom først for c. 14 Dage siden, og Sagen blev ordnet saaledes, at denne Opkrævning blev ophævet og Havnekassen skal nu tilbagebetale de Ekstra-Bugserpenge, den paa denne Maade har opkrævet.

Sekretæren: Jeg vil gerne give lidt Oplysning om dette Spørgsmaal, da Foreningen for Aar tilbage har henvendt sig til vedkommende Ministerium angaaende Ophævelsen af disse Bugserafgifter. Vi har ikke hort nærmere derfra, men har faaet et Slags Skema til ny Regler for Havnetakster og Bugserafgifter. I disse Regler staar der, at denne Bugserafgift skal betales, undtagen naar Bugserbaaden er subventioneret til Bugsering, men der angives intet Beløb. Der staar udtrykkeligt: »subventioneret til Bugsering«. De to sidste Ord er kommet til nu. Tidligere hed det kun: »subventioneret af Stat eller Havn«.

Der er af Fællesrepræsentationen nedsat et Udvalg til at gennemgaa dette Udkast og fremkomme med Indstilling om det. Foreningens Standpunkt er, at denne Bugserafgift burde bortfalde. Den er undertiden ganske grel. Jeg skal nævne et Tilfælde. I Svaneke er, saa vidt jeg ved, Havneafgiften 10 Øre pr. ind- eller udgaaende Ton, men Bugserafgiften er 15 Kr. pr. Bugsering, hvis den sker med udenbys Fartøj. Et lille Skib, som betalte 16 Kr. i Havneafgifter, blev saaledes belempret med yderligere 30 Kr. i Bugserafgift. Det er en ret grel Betaling. Forholdene er lidt forskellige de forskellige Steder. Som Regel er det saadan, at naar Bugserbaadene subventioneres af Stat eller Havn, skal der ikke betales Afgift.

Dirigenten: Vi takker Bestyrelsen, fordi den har haft Opmærksomheden henvendt paa denne Sag.

Hermed er Dagsordenen udtømt.

De Herrer vil ikke misforstaa mig, naar jeg fra denne Plads takker Bestyrelsen for dens energiske Arbejde. En saadan Tak maa vi alle kunne rette til Bestyrelsen, selv om vi i Bund og Grund er uenig med den i visse Sager. Jeg hører til dem, der tidligere har ment, at Bestyrelsen har været noget tilbøjelig til Magelighed. Det glæder mig nu at kunne konstatere, at i Aar har den været meget virksom.

Et af Dirigenten udbragt Bestyrelsen Leve besvarede med tre Hurraer.

Formanden: Maa jeg takke paa Bestyrelsens Vegne.

Jeg vil dernæst takke Hr. Navigationsskolebestyrer Hansen for hans udmærkede Ledelse af Generalforsamlingen. Han har forstaaet at lede Forhandlingerne saaledes, at det er gaaet jævnt og godt, og derfor skylder vi ham Tak.

Formanden udbragte derefter et Dirigenten Leve, der efterfulgtes af et trefoldigt Hurra.

Mødet hævet Kl. 3,40.

The Baltic and White Sea Conference's Generalforsamling i London

(afholdt den 6. og 7. Maj 1914).

Efter Konferencens Cirkulære for Juni gengiver vi nedenslaaende Artikel:

The Baltic and White Sea Conference har i Aar for

anden Gang siden Oprettelsen holdt sin aarlige Generalforsamling i London. Enhver, som var til Stede ved denne, vil indrømme, at Mødet var en ubetinget Sucees i alle Henseender.

Otte Aar er forløbene siden Konferencens første Møde i Englands Hovedstad, og der er al mulig Grund til at kaste et Blik tilbage paa den mellemliggende Tid.

Da Konferencen i Aaret 1906 holdt sit aarlige Møde i London (det første udenfor Kjøbenhavn) var Foreningen en ganske ung Institution, som skønt fuld af Livskraft dog var at sammenligne med et Skib mellem Klipper og Skær. Det var forbundet med Vanskelighed at navigere den Gang, og det tog da ogsaa nogen Tid, før Skibet blev ført frelst i Havn. Det vilde være spildt Ulejlighed at give sig til at spekulere over, paa hvilket Tidspunkt denne Begivenhed fandt Sted. Saa meget er sikkert: Skibet er nu i Havn, og Londoner Mødet har mere end noget andet bidraget til at fastslaa dette.

Hvad der end kan siges om de Resultater, som Konferencen kan opvise, vil ingen nægte, at disse aarlige Sammenkomster bliver af større og større Betydning. De betyder mere end en Oprensning af Aarets Arbejde. Ved disse Lejligheder kommer Konferencen stærkt i Forgrunden. Dens Handlinger prøves og vigtige Resolutioner, der fastslaa dens fremtidige Politik vedtages. Samtidig med Konferencens voksende Magt og Autoritet vokser naturligvis ogsaa dens Ansvarlighed med Hensyn til Udførelsen af de forskellige Forretninger. De forskellige Forhandlinger kræver derfor megen omsorgsfuld Overvejelse og Behandling.

I denne Henseende maa Konferencen complimentere sin Præsident, Mr. W. J. Noble, for den udmærkede Maade, hvorpaa han i sin Aabningstale henvendte sig til Forsamlingen. Hans Tale bar Præg af Personlighed. I klare, bestemte og taktfulde Vendinger omtalte Præsidenten Resultaterne af det forløbne Aars Arbejde, og skitserede Dagsordenen, der skulde behandles af Generalforsamlingen, hvorved Betydningen af de Sager, der skulde behandles paa Mødet, fremgik.

Hvad der i særlig Grad bidrog til at samle Offentlighedens Opmærksomhed om Londoner-Mødet, var Introduktionen af et Emne af fuldstændig ny Karakter, nemlig: Beslaglæggelse af privat Ejendom paa Soen. Selv om dette ny Emne i egentlig Forstand ikke kan anses som hørende ind under Konferencens Operationsfelt, kan Skibsrederne og Handelsstanden kun byde det velkommen som Diskussionsemne, idet det berører ethvert Handelsfartøj, der besejler saavel hjemlige som fremmede Farvande. Det er, som Præsidenten fremhævede i sin Aabningstale et Spørgsmaal af udstrakt Interesse, og tillige velegnet til at lages under Overvejelse af en international Skibsrederorganisation. At domme efter den Interesse, der blev Spørgsmaalet til Del paa Mødet, var dets Optagelse paa Dagsordenen fuldstændig berettiget.

Det synes at være i høj Grad ubegrundet og ulogisk, at privat Ejendom paa Soen ikke skulde være sikret paa samme Maade som paa Landjorden. Den, der ræsonnerer, at Spørgsmaalet om Beslaglæggelse af privat Ejendom paa Soen er uden nogen egentlig Interesse indtil Fjenden staar for Døren, erindres om Præsidentens Bemærkninger, at den miværende enorme Kappelstrid paa Udrustningens Omraade, der for Tiden gør sig gældende i alle europæiske Lande og som øjensynlig udelukkende er for Beskyttelse af Handel og Søfart og i Særdeleshed for Handelsflaaden i Krigstid, i Virkeligheden maa anses for at undertrykke Handel og Søfart i Fredstid.

Konferencen, der repræsenterer ikke mindre end 11 søfarende Nationer, har til Formaal at beskytte sine Medlemmers Interesser, og hvis Foreningen kan bidrage til Etableringen af en tilfredsstillende international Overenskomst om Spørgsmaalet »Privat Ejendom paa Soen« i

Krigstid, vil den gøre sig fortjent til almindelig Anerkendelse. En Organisation som The Baltic and White Sea Conference vil altid blive stillet foran Opgaver som vedrører Skibsrederne internationalt.

En anden Sag som i den sidste Tid er bleven aktuel, er Ulykker ved Skibssammenstød. Dette er ligeledes en Sag, der kræver stor Interesse, og er bleven sørgelig paa-trængende ved den i Foraaret stedfundne frygtelige Ulykke paa St. Lawrence Floden, der krævede 1.000 Menneskeliv. Begge disse Emner »Beslaglæggelse af privat Ejendom paa Søen« og »Soulykker ved Skibssammenstød« er af saa stor Betydning for Skibsrederstanden, at de begge fortjener den størst mulige Opmærksomhed baade fra den individuelle Skibsreder og de i Skibsfarten interesserede Institutioner. Et af de højeste Maal et Menneske eller en Forening kan sætte sig, er at udfinde et System til Beskyttelse af deres Medmenneskers Person og Ejendele. At naa dette Maal vilde paa den mest virkningsfulde Maade tilkendegive Civilisationens Fremskridt.

Det saakaldte Oplægningsforslag (Laying-up-scheme) optog en stor Del af Mødets Forhandlinger. Begrundet paa det pludselig og alvorlige Fald i Fragtraterne under hvilket Skibsrederne siden sidste Efteraar har lidt, har som bekendt Spørgsmaalet om at finde en Udvej for at frigøre Markedet for overflodig Tonnage beskæftiget Skibsrederverdenen i længere Tid. Dette Forslag har været Genstand for skarp Kritik, hovedsagelig begrundet paa, at det maa formodes at et Indgreb i Reglen om »Forbrug og Efter-spørgsel« i Form af Oplægning af Tonnage kun vilde forpurre det Formaal man har sat sig. De Argumenter, der er bleven fremført af visse Skeptikere er imidlertid mere af en negativ Natur og løser derfor ikke Spørgsmaalet. Som Mr. John Denholm meget passende bemærkede i sin Introduktionstale om Emnet »A remedy is not to be found from destructive criticism without a constructive policy«.

Oplægningsforslaget saaledes som det er forelagt Konferencen er den bedste og mest omhyggelig behandlede Plan af denne Art, som endnu er bleven forelagt Offentligheden. Dette indrømmes ogsaa af Modstanderne. At det af Mr. Noble udarbejdede Forslag ikke er et blot og bart teoretisk Eksperiment men baseret paa sunde Forretningsprinciper bevises bedst af den velvillige Modtagelse, det fik paa Mødet i London, idet Forsamlingen var af den Mening, at enhver Anstrengelse burde gøres for at føre det ud i Livet. Det synes absurd, at medens andre Fag slutter sig sammen imod ødelæggende Konkurrence, er Skibsrederne i en saa hjælpeløs Stilling, at de ikke kan udøve den nødvendige Indflydelse over de dem betroede Midler for at kunne give Aktionærerne et passende Udbytte af den indskudte Kapital. Denne Tilstand er uholdbar, og der maa raades Bod derpaa. Hvis en Skibsreder ikke kan udøve sin uomtvistelige Ret til, at bestemme til hvilken Fragtrate og paa hvilke Betingelser, han vil bortfragte sit Skib, saa er det paa høje Tid, at han bliver i Stand til at gøre det. Oplægningsforslaget viser Vejen. Rederne vil efter dette ikke være nødsaget til at akceptere saadanne Betingelser, som dikteres dem. Tværtimod vil de faa det afgørende Ord. Rederne vil derved forstærke deres egen Stilling saavel individuelt som for hele Standen.

(Sluttes.)

Forslag til midlertidig Lov

om

danske Skibes Forsikring mod Krigsfare.

(Forelagt af Handelsministeren i Folketinget den 8. ds.)

§ 1.

Til Forsikring af danske Skibe imod Krigsfare dannes et gen-sidigt Forsikringsinstitut med Støtte af Staten og under Medvir-ning af saadanne danske Forsikrings-selskaber, med hvilke Staten derom afslutter Overenskomst. Pligtige til at indtræde i Forsik-

ringsinstituttet og til at bære de med Forsikringen forbundne Tab og Omkostninger, saaledes som i denne Lov bestemt, er med de i Loven nævnte Undtagelser samtlige registreringspligtige danske Skibe. For ethvert registreringspligtigt Skib er Rederen pligtig inden 14 Dage efter denne Lovs Ikrafttræden til Institutet at ind-give Anmeldelse angaaende Skibets Optagelse i Forsikringsinsti-tuttet.

§ 2.

Institutet, der benævnes »Danske Skibsrederes Krigsforsikring« og har Sæde i Kjøbenhavn, forestaas af en Bestyrelse paa 6 Med-lemmer, hvoraf 3, deriblandt Formanden, udnævnes af Kongen, 2 væl-ges af Dansk Dapskibsrederiforening og 1 vælges af Dansk Sejl-skibsrederiforening.

Kongen fastsætter Statutterne samt Lønninger for Bestyrelsens Medlemmer. I øvrigt bestemmer Bestyrelsen selv sin Arbejdsordning og ansætter den fornødne Medhjælp. Halvdelen af Udgifterne til Bestyrelsens Lønning udredes af Staten.

§ 3.

Ethvert forsikringspligtigt Skib forsikres for den Værdi, der som Takst er fastsat for dets Kaskoforsikring. Saafremt Rederiet maatte ønske Skibet forsikret for en anden Værdi end denne, maa Anmodning herom fremsættes for Bestyrelsen, der i saa Tilfælde fastsætter Værdien i Overensstemmelse med Statutterne. Intet Skib kan forsikres for et højere Beløb end 750.000 Kr. Den forsikrede har Adgang til selv at overtage Risikoen for indtil 25 pCt. af For-sikringsværdien, naar han derom afgiver Erklæring til Bestyrelsen inden en af denne fastsat Frist.

Til Dækning af Krigsforsikringens Udgifter udreder enhver forsikret en Præmie, der indenfor Grænser, bestemte af Kongen, og under Hensyn til de til enhver Tid bestaaende Tilstande fastsættes af Bestyrelsen for hver enkelt Rejse eller, hvor Omstændighederne maatte tale derfor, som Aarspræmie. Dog vil denne til enhver Tid under Hensyn til forandrede Forhold kunne ændres for den til-bageslaaende Del af Forsikringstiden.

Til Sikkerhed for Præmien, der kan inddrives ved Udpantning, har Institutet Panteret i det forsikrede Skib med Prioritet som for offentlige Afgifter bestemt. Samme Sikkerhedsret haves i Erstat-ningskravet i Henhold til sædvanlig Kaskoforsikring. Panteretten kan frafalde, saafremt Rederen stiller anden, af Bestyrelsen god-kendt Sikkerhed.

5 pCt. af Præmiebeløbet tilfalder Staten og 15 pCt. de i § 1 nævnte Forsikrings-selskaber, jfr. dog § 7.

§ 4.

Fritaget for Forsikring efter denne Lov er Skibe:

- a) som Staten ejer eller sikrer imod Krigsfare.
- b) som ved nærværende Lovs Ikrafttræden allerede er forsikrede imod Krigsfare ved særskilt Police, dog kun saa længe denne Forsikring vedvarer;
- c) hvis Forsikringsværdi, jfr. § 3, overstiger 750.000 Kr., og om hvilke det godtgøres, at de er forsikrede mod Krigsfare for fuld Værdi ved særskilt Police, dog kun saa længe saadan Forsik-ring vedvarer;
- d) som gaar i Kystfart, jfr. Bekendtgørelse Nr. 131 af 29. April 1913 § 30.
- e) som ikke er kaskoforsikrede;
- f) som er oplagte i sikker Havn, for saa vidt Rederen skriftligt begærer det. Bestyrelsen afgør, hvad der bliver at regne for Oplæggelse og for sikker Havn;
- g) Fiskerfartøjer, jfr. § 10.

De fra Forsikringspligten saaledes undtagne samt andre her i Riget hjemmehørende, ikke forsikringspligtige Skibe kan dog on-tages i Krigsforsikringen, hvis vedkommende Reder inden en af Bestyrelsen fastsat Frist efter Lovens Ikrafttræden skriftligt begæ-rer det. Udmeldelse kan ikke senere finde Sted. For de under Litra e) nævnte Fartøjer fastsættes Værdien af Bestyrelsen.

§ 5.

For ethvert i Krigsforsikringen optaget Skib skal, forinden hver Rejse Paabegyndelse, til Institutet indgives Anmeldelse om Rejsen.

§ 6.

Forsikring i Henhold til denne Lov dækker:

1. Al Skade, som godtgøres at være en Folge af Krig eller af Statsmagters Forholdsregler i Anledning af Krig, og som ikke omfattes af Kaskoforsikring.
2. Tab, som forvoldes ved, at et Skib for en Tid undrages Re-derens Disposition ved Opbringelse, Beslaglæggelse eller lig-nende direkte Indgripen fra krigsførende Magters Side. Saa-dant Tab erstattes med de ved Unddragelsen forarsagede di-recte og bevislige Omkostninger samt desuden med en Af-savusgodtgørelse af 6 pCt. aarlig af den forsikrede Værdi for den Tid, hvormed Afsavnstiden overstiger 30 Dage.

Forsikringen omfatter ikke Skade eller Tab,

- a) indtraadt under Rejse, som ikke er anmeldt for og godkendt af Bestyrelsen, eller
- b) forvoldt ved Overtrædelse af kgl. Anordning af 6. August 1914 angaaende de Regler, der bør indtages til Betyggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter.

§ 7.

Erstatningskrav i Henhold til denne Lov udredes under Sta-

(Fortælltes efter »Efter. for Søfar.«)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*f Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
I henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske
unkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder
angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
nskelligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maaned-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for August 1914. Abonne-
mentspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre erholdes for 25 Øre
aa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

- 836. Sverrig. Fyr tændes atter. Taagesignaler gives.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/944. Stockholm 1914 og Meddelelse fra Uden-
rigsministeriet.)
Samtlige Fyr og Lystønder ved *Sverrig Kyst*, undtagen *Godnatt Fyr*, 56° 08'
3" N. 15° 35' 54" E., og *Esten Lystønde*, 56° 03' 42" N. 15° 34' 40" E., samt *Färösund*
Fyr tændes atter. Taagesignaler gives normalt.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1610 og 1611 og 46/1751. København 1914.)
- 837. Sverrig. Bottniske Bugt. Stora Fjäderägg. Fyr atter normalt.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/943. Stockholm 1914.)
Stora Fjäderägg Fyr brænder atter normalt. Det midlertidige Fyr er slukket.
3° 48' 30" N. 21° 00' 25" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1014. København 1914.)
- 838. Rusland. Vindau. Havn spærret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2495. Berlin 1914.)
Ifølge Skibsføreres Beretninger er *Vindau Havn* fuldstændig spærret ved Hjælp
af sænkede Skibe med Ladning. 57° 24' N. 21° 32' E.
- 839. Tyskland. Advarsel.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2429. Berlin 1914.)
Medens Krigstilstanden varer, udsætter Fartøjer sig for Beskydning, saafremt de
sjler eller ligger til Ankors i *Østersøen* uden de reglementerede Lys.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 840. Danmark. Kattegat. Sejrs Lystønde slukket.**
Sejrs Lystønde er slukket, men vil snarest muligt atter blive tændt. 55° 56'

- 1841. Sverrig. Kattegat og Skagerrak. Fyr tændes atter.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/947. Stockholm 1914.)
 Samtlige Fyr, Lystønder og Fyrskibe ved *Sverrig W.-Kyst*, undtagen *Lystøndern Stora Middelgrund*, 56° 33' 35" N. 12° 07' 05" E. og *Lilla Middelgrund*, 56° 57' 12" N 11° 57' 53" E., tændes atter. Taagesignaler gives normalt.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1016 og 46/1705. København 1914.)
- 1842. Sverrig. Göteborg Skærgaard. Advarsel.**
 Gennem Udenrigsministeriet meddeles, at der er udlagt delvis usynlige Spærring mellem Øerne og Skærene i Farvandet ved *Ålvsborg Fæstning*. Søfarende advares mo at passere ind eller ud uden Tilladelse fra *Ålvsborg Fæstnings Bevogtningsbaade*.
- 1843. Norge. Skagerrak. Torungen. Fyr tændes.**
 („Bekjendtgjørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 17. Kristiania 1914.)
 Paa SE.-Pynten af *Lille (Indre) Torungen* er anbragt en Fyrlampe, som tændes naar *Store Torungen* Fyr beordres tændt igen. Fyret skal vise Lys med To-Formørkelse Lysset skal være:
1. hvidt i Pejlinger fra 339° til 345°, fri W. om 10 m *Kanken*;
 2. grønt i — - 345° - 55°, fri S. om *Markopskjærene* og *Spornes-skjærene*;
 3. rødt i — - 55° - 72°, fri S. om *Lovaasbaaen*;
 4. hvidt i — - 72° - 81°, fri N. om *Makrelbaaen*;
 5. grønt i — - 81° - 116°, fri S. om *Langruppen*;
 6. hvidt i — - 116° - 137°, fri E. om *Haagaasgrund*;
 7. rødt i — - 137° - 164°, fri W. om *Haagaasgrund*;
 8. hvidt i — - 164° - 176°, fri E. om *Store Torungen*;
 9. grønt i — - 176° - 227°, fri N. om *Spærholmen* og *Spærruppen*
 10. hvidt i — - 227° - 229°, fri S. om *Svartskjær*;
 11. rødt i — - 229° - 294°.
- Flammens Højde: 9 m. Synsvidden: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 58° 24' 35" N. 8° 48' 00" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/1706. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

- 1844. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Purluda. Oplysning om Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2491. Berlin 1914.)
 Fyret paa Øen *Purluda* er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn. En rød Lysvinke skal indsættes i Fyret til at vare for *Petschano-Navolotzkaja* Banke. Fyret staar paa Øens N.-Ende. Flammens Højde: 27 m. Synsvidden: 13 Sm. Rundt, graat Taarn c. 64° 14' N. 37° 22' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2187. København 1913.)
- 1845. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Onega. Oplysning om Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2492. Berlin 1914.)
 De to *Gorodski* Ledefyr i Byen *Onega* er røde, faste Fyr. Synsvidden: 7,5 Sm Forfyrets Baake er firkantet og hvid med en lodret, sort Stribe og rund Skive paa Toppen Bagfyret har en tilsvarende Baake med to lodrette, sorte Striber. c. 63° 54' N. 38° 06' E
- 1846. Tyskland. Elben. Krautsand. Vragafmærkning borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2451. Berlin 1914.)
 Efter Borttagelsen af Vraget af *Vandalia* er ogsaa de to Duc d'Alber borttaget hvorfra vist henholdsvis hvidt og rødt fast Fyr og hvidt og grønt fast Fyr, og son tjente til Afmærkning af Vraget under Isgang. 53° 45' 29" N. 9° 24' 21" E. og 58° 45 02" N. 9° 25' 13" E.

1847. Holland. Stormvarsler midlertidig ophørt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 204/1880 og 205/1889. 's-Gravenhage 1914.)
Midlertidigt gives ingen Stormvarsler ved *Vlieland*, c. 53° 15' N. 5° 00' E.,
Zanddijk, 52° 53' N. 4° 42½' E. og *IJmuiden*, paa Klitten S. for Semaforen, 52° 28'
N. 4° 35' E.

1848. Holland. Scheveningen. Oplysning om radiotelegrafiske Meddelelser.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 206/1899. 's-Gravenhage 1914.)
Radiotelegraf-Stationen *Scheveningen* Havn udsender ikke Vejrberetninger paa
Søn- og Helligdage.

Paa saadanne Dage afgives Bogstaverne K. N. M. I. kun, hvis et Stormvarsel
skal følge. Naar intet Stormvarsel er at afsende, men derimod en Efterretning for Sø-
farende, da bliver der forud for sidstnævnte kun afgivet Bogstaverne N. B. A. Z.

Naar hverken Stormvarsel eller Efterretning for Søfarende foreligger, udsendes
overhovedet intet Telegram paa Søn- og Helligdage. *Scheveningen*: 52° 06' N. 4° 16' E.

1849. England. Dover Stræde. Paabud vedrørende Gennemfart.

Til Udenrigsministeriet er indberettet, at det *engelske* Admiralitet har udstedt
en Bekendtgørelse om, at Skibe, som passerer Strædet ved *Dover*, skal passere gennem
The Downs. South Foreland: 51° 08' N. 1° 22' E.

1850. Shetlands Øerne. Fair Isle. Taagesignaler forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1369. London 1914.)
Følgende Taagesignaler forandres i Løbet af 1914:
1. *Skroo*, paa N.-Enden af *Fair Isle*. Sirenen skal give 3 Stød af 2½ s. Varighed
hver 1½ m. 59° 33¼' N. 1° 36½' W.
2. *Scaddon*, paa S.-Enden af samme Ø. Sirenen skal give 2 Stød af 4 s. Varighed
hver 1½ m.
Arbejdet paa Forandringerne er begyndt, og man maa være forberedt paa, at
enten det ene eller det andet af Signalerne kan være ude af Virksomhed for en kortere Tid

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1851. England S.-Kyst. Plymouth Sund. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1253. London 1914.)
Vraget af Lægteren i det W.-lige Løb, *Plymouth Sund*, 140 m 307° fra Fyret paa
Bølgebryderen, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. 50° 20' N. 4° 09½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1882. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1852. Spanien N.-Kyst. Lequeitio. Fyr tændt.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 28/670. Madrid 1914.)
Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Hovedet af *Amandarri* Bølgebryder paa Barren
ved *Lequitio* Havn. Flammens Højde: 10 m. c. 43° 22' N. 2° 30½' W.

1853. Bermuda Øerne. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1387. London 1914.)
1. Følgende Grunde findes i Farvandet til *The Narrows* eller *Ship Channel*:
a) 10 m, 0,83 Sm 47° (misv. NE. t. E. ⅛ E.) fra *Mount-hill* Fyr, der ligger paa
32° 21¾' N. 64° 38¾' W. b) 10,3 m, 0,06 Sm 281° (misv. WNW.) fra den foregaaende.
Der findes 10 m Vand mellem disse to Steder.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1854. Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo Bugt. Lystønde udlagt ved Losseplads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1389. London 1914.)

En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt 1,83 Sm 133° (misv. SE. ½ E.) fra Fyret paa den E.-lige Bølgebryder og 270° (misv. W. ¾ S.) fra *Punta Brava*. Fyr til Afmærkning af en Losseplads for Fyld. 34° 56¼' S. 56° 11¾' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1855. Sardinien E.-Kyst. Terranova. Tønde udlagt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 319/685. Genova 1914.)

En hvid og rød vandret stribet Spidstønde, mærket „*Capo Ceraso*“, med Stage og Kegel er udlagt i 16 m Vand c. 60 m E. for Yderkanten af Kap *Ceraso* Grund, paa hvilken Baaken stod. Den midlertidige Tønde er inddraget.

Der opføres en Baake paa det tørre Skær c. 300 m SW. for forannævnte Grund.

1856. Italien. Messinastrædet. Regler for Besejling.

Gennem Udenrigsministeriet meddeles, at Gennemfart gennem *Messinastrædet* er forbudt alle Handelsskibe. Saadanne Skibe har Tilladelse til fra Solopgang til Solnedgang at sejle inden for Zonen paa Betingelse af, at de i Forvejen har erholdt Tilladelse dertil af vedkommende militære Myndigheder i *Messina* („*Autorità Militare Marittima di Messina*“), samt at de stopper 2 Sm S. for *Punta Pellaro* og 2 Sm N. for *Capo Peloro*.

1857. Italien E.-Kyst. Manfredonia Bugt. Grund findes ikke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1367. London 1914.)

Stedet med 5,5 m Vand, 3,25 Sm NW. for Munden af *Ojanto* Floden, findes ikke. 41° 23¾' N. 16° 10¼' E.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske
Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder
er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er
ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1858. Danmark. Kattegat. Lystønden Sejrsø-NW.-Rev atter tændt.
Lystønden *Sejrsø-NW.-Rev* er atter tændt. $55^{\circ} 56' (21'') \text{ N. } 11^{\circ} 02' (51'') \text{ E.}$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $51/_{1840}$. København 1914.)

1859. Sverrig. Kattegat. Älvsborg. Advarsel.
Udenrigsministeriet meddeler, at der er fastsat en Bøde paa 500 Kr. for Over-
trædelse af de Forskrifter, som *Älvsborg* Fæstnings Bevogtningsbaade meddeler Sø-
farende angaaende Sejlads paa *Älvsborgfjorden*. *Älvsborg*: c. $57^{\circ} 41\frac{1}{2}' \text{ N. } 11^{\circ} 51' \text{ E.}$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $51/_{1842}$. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1860. Norge. Fyr forandret.
(„Bekjendtgjørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 17. Kristiania 1914.)
I. *Havningberg* Fyrlampe viser nu Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde:
17 m. Synsvidden: 7 Sm. I øvrigt uforandret. $70^{\circ} 32' 40'' \text{ N. } 30^{\circ} 38' 20'' \text{ E.}$
II. *Taskebynes* Fyrlampe. Lyset er nu:
1. og 2. som tidligere;
3. rødt i Pejlinger fra 359° til 67° , fri S. om *Hauko*;
4. hvidt i — — 67° - 70° , fri N. om *Lille Hauko*;
5. grønt i — — 70° - 152° , fri W. om Næsset ved *Oksfjorden*;
6. hvidt i — — 152° - 171° , fri E. om *Maurnes*.
I øvrigt uforandret. $70^{\circ} 00' 00'' \text{ N. } 21^{\circ} 04' 10'' \text{ E.}$
III. *Jomfruen* Fyrlampe er atter i Orden. $68^{\circ} 13' 40'' \text{ N. } 14^{\circ} 34' 30'' \text{ E.}$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $8/_{325}$. København 1914.)
IV. *Nærosund* Fyr. En Lysvinkel med hvidt Hurtigblink er indsat fra 224° ,
fri E. om *Grimnskjærene* til 228° , over *Finnskjærene*. I øvrigt uforandret. $64^{\circ} 50' 35''$
N $11^{\circ} 12' 00'' \text{ E}$

1861. Norge. Vesteraalen. Frugga Fyrlampe. Rettelse til „E. f. S.” Nr. 46/1707. IV, København 1914.
(„Bekjendtgjørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 17. Kristiania 1914.)
Lysvinkel 1 udgaar. I Lysvinkel 9 skal Lysgrænsen være 289°, ikke 293°.
1862. Nordsøen. Vrag rapporteret.
Føreren af Dampskibet *Gerda* rapporterer at have passeret et større Stykke Vraggoods, der saa ud til at hidrøre fra en Fiskekutter, den 2den September paa 57° 15' N. 4° 00' E. Det ligger farligt for Sejladsen paa den for Tiden anvendte, nordlige Rute til *Firth of Forth*.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1863. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Sea Horse Rock. Klokketønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1356. London 1914.)
En rød Klokketønde Nr. 6 er udlagt 0,25 Sm 232° (misv. W. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Sea Horse Rock*. 44° 25 $\frac{3}{4}$ ' N. 67° 38 $\frac{1}{2}$ ' W.
1864. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Skær fundet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2705 og 33/2785. Washington 1914.)
Et 5,2 m Skær er fundet i Farvandet til *Buzzards Bugt*, 1075 m SW. for *Hen and Chickens* Fløjtetønde 1 A. 41° 26' 00" N. 71° 02' 24" W.
1865. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Lystønder og Klokketønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2706. Washington 1914.)
I *Buzzards Bugt* er udlagt:
1. og 2. *Cleveland Ledge* Lystønde 7, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s. og *Cleveland Ledge* Klokketønde 7, begge i 9,1 m Vand. Fra Tønderne pejles *Wings Neck* Fyr i 33° og *Bird Island* Fyr i 344°.
3. *Cataumet* Lystønde 2, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s, i 10 m Vand. Fra Tønden pejles de samme Fyr i henholdsvis 28° og 336°.
Bird Island Fyr: 41° 40' 10" N. 70° 43' 04" W.
1866. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Providence Floden. Tønder udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2707. Washington 1914.)
Til Brug ved Uddybningsarbejder i *Providence Floden* er udlagt 4 hvide Spirtønder, A, B, C og D mellem N. og NW. fra *Conimicut* Fyr, der ligger paa 41° 43' 01" N. 71° 20' 44" W.
1867. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Newark Bugt. Vrag borttaget.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2711. Washington 1914.)
Vraget af Fartøjet, der var sunket i *Newark Bugt*, 185° fra *Centerville* Fyr, som ligger paa c. 40° 40',2 N. 74° 08',0 W., er borttaget, og Afmærkningen inddraget.

1875. Rusland. Sorte Hav. Sebastopol. Miner.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1362. London 1914.)

Miner er udlagt ved SW.-Kysten af *Krim*. Al Adgang er forbudt saavel Dag som Nat til *Sebastopol* Havn og til det Omraade, som begrænses af Breddeparallelernerne $44^{\circ} 54' N.$ og $44^{\circ} 21' N.$ samt Meridianerne $33^{\circ} 11' E.$ og $33^{\circ} 51' E.$

Skibe, som i Nærheden af nævnte Omraade ikke følger Bevogtningskibes Forholdsordrer, vil blive beskudt.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1868. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Andrews Bugt. Midler tidigt Fyr tændt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2719. Washington 1914.)
Da Taarnet til *St. Andrews* Bugt forreste Ledefyr hælder, er Fyret slukket, og et midlertidigt Fyr tændt. 30° 05' 30" N. 85° 39' 00" W.
1869. Mexiko. Fyr og Afmærkning upaalidelig.
(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 28/687. Madrid 1914.)
Paa Grund af de herskende Omstændigheder kan man ikke stole paa, at Fy og Afmærkning ved *Mexiko* Kyst er i Orden. Man bør nærme sig Kysten med Forsigtighed
1870. Mexiko. Vora Cruz. Isla Verde Rev W. Grund fundet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1357. London 1914.)
En Grund med 7,9 m Vand ligger 1 Sm 305° (misv. NW. t. W. 1/2 W.) fra *Isla Verde* Fyr. 19° 12 1/4' N. 96° 05' W.
1871. Mexiko. Alvarado Havn. Oplysninger om Fyr.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2721. Washington 1914.)
Fyret ved E.-Siden af Indløbet til *Alvarado* Havn ligger 265 m 128° fra Pladsen i det *amerikanske* Kort Nr. 1508. Fyrbygningen er et lille rødt Hus med hvid Kuppel Fyrpasserens Bolig, der ligger bagved, er hvid med rødt Tag og mere synlig end Fyr bygningen. Fyret viser hvidt, fast Lys og ikke Lys med Formærkelser, som angivet Fyrlisten. 18° 48' 55" N. 95° 44' 38" W. ifølge *amerikansk* Kort Nr. 1508.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1872. Grækenland. Joniske Øer. Zante. Telegraftønde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1368. London 1914.)
I *Zante* Bugt ligger en spids Telegraftønde med Stage og Kors 0,72 Sm 22° fra Mole-Fyret. 37° 48' N. 20° 54 3/4' E.
1873. Bulgarien. Sorte Hav. Varna og Burgas. Havne spærret.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 205/1891. 's-Gravenhage 1914.)
Havnene *Varna*, 43° 12' N. 27° 57' E. og *Burgas*, 40° 30' N. 27° 31' E., er spærrede for Besejling.
1874. Rusland. Sorte Hav. Fyr slukket. Lystønder inddraget. Forbud.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1388, 1422 og 1425. London 1914.)
Alle *russiske* Fyr og Fyrskibe i *Sorte Hav* er slukkede.
Kherson Bugt. Indløbet til *Kherson* Bugt maa ikke passeres mellem Solnedgang og Solopgang. Indgaaende Skibe maa ikke overskride Linien fra N.-Enden a *Kinburn Spit* til Øen *Berezan*. Udgaaende Skibe, der har passeret de to Fyrbaakø ved W.-Enden af *Ochakov* gravede Rende senere end een Time før Solnedgang, maa ikke overskride Linien fra *Ochakov* Karantæne-Bro til Fort *Nikolajev* før næste Morgen og skal ankre for Natten. Ved Solopgang vil de blive ledsaget ud af Lods fartøjer *Ochakov* Pynt: 46° 36' N. 31° 33' E.
I *Kertch* Stræde er *Ak-Burnu* Lystønde, 45° 19' N. 36° 31' E., og Lys- og Fløjtetønden ved NW.-Enden af *Tuzla Spit* 45° 18' N. 36° 29' E., inddraget. Mellen Solnedgang og Solopgang er det forbudt at passere det S.-lige Indløb til *Kertch* Stræde
I *Novorossisk* Bugt er Lys- og Klokketønden ved *Sudzhuk* Pynt, 44° 40' N

389

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1316. China, South-East Coast—Canton River. Collision reach barrier—Characteristics of light. Position. On north side of northern opening. Lat. 23° 04' N., long. 113° 27' E. New abridged description. Lt. Gp. Occ. (2). Red, ev. 30 sec., vis. 9 m. Details: Character. A group occulting red light showing a group of two eclipses every thirty seconds, thus:

Light. $\frac{23}{23}$ sec. eclipse, light, $\frac{21}{21}$ sec. eclipse, $\frac{21}{21}$ sec. light, $\frac{21}{21}$ sec. eclipse.

Visibility. 9 miles. (Notice No. 1316 of 1914, dated 17th August.)

Chart affected. No. 1742, Chu kiang or Canton river, sheet IV. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1500. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 459.

No. 1318. Gulf of Aden—Gulf of Tajura. Ras al Bir—Light extinguished. Position. Lat. 11° 58' N., long. 43° 22' E. Character. A fixed white light. Remarks. The lighthouse has been destroyed by fire. Note. A note "Destroyed (1914)" has been placed against the light on the charts. (Notice No. 1319 of 1914, dated 17th August.)

Charts affected. No. 253, Jebel Jan to Shah Kulangarit. No. 8c, Red sea, sheet V. No. 6b, Gulf of Aden, western portion. No. 1012, Arabian sea. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 265. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, page 415.

No. 1320. China Sea—Banka Strait, Banka Island. Pulo Dawn light—Alteration in character. Position. Lat. 2° 54' S., long. 106° 13' E. New abridged description. Lt. Fl. ev. 3 sec., 44 ft., vis. 10 m. (U). Details: Character. A flashing white light every three seconds, thus:

Flash, $\frac{1}{1}$ sec. eclipse, $\frac{2}{2}$ sec. light.

Remarks. The light is unwatched; the other details of the light remain unchanged. (Notice No. 1320 of 1914, dated 17th August.)

Charts affected. No. 2808, Banka strait, south entrance. No. 2597, Banka strait. No. 2143, Banka and Gaspar straits. No. 941a, Eastern archipelago, sheet I. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 967. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 470.

No. 1323. Red Sea, Western Shore—Massawa Channel. Shumma island light—Obscured sector discontinued. Position. Lat. 15° 31' N., long. 39° 59' E. Details. The obscured sector of this light has been discontinued, and the light is therefore now visible over the whole arc of the horizon. Remarks. The tower has been painted white. (Notice No. 1323 of 1914, dated 18th August.)

Charts affected. No. 164, Massawa channel. No. 8d, Red sea, sheet IV. Publications. List of Lights, Part V., 1914, No. 2195. Red Sea Pilot, 1909, page 237.

No. 1353. China—Gulf of Liou Tung, Fort head—Rock reported westward of. Position. At a distance of about 1¼ miles, westward, from Fort head. Lat. 39° 48' N., long. 121° 25' 17" E., on chart No. 2833. Details. The S.S. Isshin-Maru, drawing 5 feet forward and 12 feet aft., reports having touched on a rock in the above position. Note. A symbol for a rock with a depth of less than 6 feet, has been placed on the charts in the position given above, and marked "P. D." (Notice No. 1353 of 1914, dated 22nd August.)

Charts affected. No. 2833, Fort head to Kinchau. No. 1256, Gulfs of Pe chili and Liou tung. No. 1262, Hongkong to gulf of Liou tung. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 533.

tens Garanti af Institutet med 85 pCt. og af de i § 1 nævnte Forsikringselskaber med 15 pCt. Beløb, der i Medfør af denne Garanti forsudsvis er udrødet af Staten, forrentes af Institutet med en Rente lig Nationalbankens til enhver Tid fastsatte laveste Diskonto. Det Overskud eller Underskud, som den endelige Opgørelse efter Krigsforsikringens Ophor udviser, udlignes paa de forsikrede Skibe i Forhold til de erlagte Præmier, dog saaledes, at 35 pCt. af det eventuelle Underskud udredes af Staten og 15 pCt. af de ovennævnte Forsikringselskaber indenfor den Grænse, der maatte Elive fastsat ved Overenskomsten med Selskaberne. Statens Andel i Præmiebeløbet, jfr. § 3, tilbagebetales Institutet, for saa vidt den ikke maatte være medgaaet til Dækning af Underskud, som det i Medfør af foranstaaende Bestemmelse paahviler Staten at udrede. Udlignet Underskud forrentes med den i første Stykke nævnte Rente, indtil Betaling sker. Betalingen fordeles over et eller flere Aar efter Kongens Bestemmelse.

Paa udlignet Underskud faar Reglerne i § 3, tredie Stykke, tilsvarende Anvendelse.

§ 8.

Kommer Danmark i Krig, ophører Forsikringen den Dag, Krigstilstand indtræder.

Et Skib, som paa det Tidspunkt er til Søs, skal dog være forsikret indtil dets Ankomst til ikke fjendtlig Havn, saafremt Skibsføreren, naar han bliver vidende om Krigen, snarest muligt søger ind til nærmeste, ikke fjendtlig Havn. Ogsaa Skib i fjendtlig Havn kommer ind under denne Bestemmelse, for saa vidt det afgaar til nærmeste, ikke fjendtlig Havn inden 24 Timer efter Krigstilstandens Indtræden eller inden anden Frist, som fastsættes for danske Skibes fri Afgang fra vedkommende fjendtlige Havn.

§ 9.

De Dokumenter vedrørende Forsikringen, som maatte oprettes mellem Institutet og de forsikrede samt mellem Staten og Forsikringselskaberne, er stempelfri.

§ 10.

Vod »registreringspligtige Skibe« forstaaes i denne Lov saadanne, der i Henhold til Lov Nr. 37 om danske Skibes Registrering m. m. af 1. April 1892 er undergivne Registreringspligt.

Ved »Fiskerfarløj« forstaaes et Fartøj, der er forsynet med Fiskericertificat i Henhold til Lov om Saltvandsfiskeri af 4. Maj 1907 § 3.

§ 11.

Overtrædelse af den i § 1, sidste Punktum, og i § 5 foreskrevne Anmeldelsespligt straffes med Boder fra 50 Øre til 1 Kr. pr. Brutto-Register-Ton af hvert Skib, Overtrædelsen omfatter, dog ikke under 20 Kr. Boderne tilfalder Statskassen. Sager angaaende Overtrædelse af denne Lov behandles som offentlige Politisager.

§ 12.

Denne Lov træder i Kraft helt eller delvis til de Tidspunkter, Kongen bestemmer, og gælder, indtil Kongen helt eller delvis ophæver den.

Regler for Krigsforsikringens Afvikling og de nødvendige Overgangsbestemmelser fastsættes af Kongen.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Nærværende Lovforslag er udarbejdet af en af Handelsministeriet under 29. August d. A. efter Anmodning af »Dansk Dampskibsrederiforening« nedsat Kommission, der har ledsaget Forslagets Fremsendelse med de i den som Bilag optrykte Betænkning fremsatte Bemærkninger.

Røgringen, der under de forhaandenværende Forhold maa anses det for ønskeligt, at Staten medvirker til Skibsfartens Opretholdelse, kan tiltræde de af Kommissionen foreslaede Foranstaltninger til midlertidig Lettelse af den danske Skibsfarts Vilkaar.

Kommissionens Motiver.

I Andragende af 28. August er der af Bestyrelsen for dansk Dampskibsrederiforening rettet Henvendelse til Handelsministeriet om Statens Støtte til Iværksættelse af Foranstaltninger til Betyngelse af den danske Skibsfart under de ved den europæiske Krig bevirkede vanskelige Forhold samt fremsat Ønske om, at der i nævnte Øjemed maatte blive nedsat en Kommission til Løsning af Krigsforsikrings-Spørgsmaalet. I Henhold hertil nedsatte Ministeriet under 29. s. M. en Kommission, bestaaende af 5 Medlemmer, med den Opgave at udarbejde Lovforslag angaaende Forsikring imod Krigsfare til Søs. Til at indtræde i Kommissionen udnævntes:

Folketingsmand, fhv. Finansminister N. T. Neergaard, Formand, Departementschef G. Busck-Nielsen,

Direktor A. O. Andersen, Næstformand i Dansk Dampskibsrederiforening.

Direktor B. Dreyer, Direktor i Den Kjøbenhavnske So-Assurance-Forening og

Overretssagfører Fr. Winther.

Efter at Kommissionen derpaa havde fremsat Ønske om at blive suppleret med Sagskyndige i Spørgsmaal angaaende Rute-Dampskibene, Sejlskibene og Fiskerflaaden anmodede Handelsministeriet yderligere d'Herr.

Direktor Aage Bramsen, Formand i Direktionen for Forsikringen af danske Søfartøjer til Fiskeribrug,

Direktor i D. F. D. S., N. Host, samt

Konsul C. P. Lund, Formand i Dansk Sejlskibsrederiforening.

om at ville tiltræde Kommissionen, for saa vidt angik dennes Forhandlinger vedrørende Spørgsmaalet om Skibes Forsikring imod Krigsfare.

Kommissionen, der afholdt konstituerende Møde Mandagen den 31. August, endes straks i dette Møde om i første Række at ville beskæftige sig med Spørgsmaalet om Skibes Forsikring mod Krigsfare og i Erkendelse af, at en snarlig Løsning af dette vigtige Spørgsmaal under de nuværende Forhold er i høj Grad påkrævet, har man søgt at fremskynde sit Arbejde saa meget som overhovedet muligt og forsvarligt. Kommissionen ønsker forinden den gaar over til nærmere at begrunde sin Indstilling, at betone, at Grundlaget for dens Arbejde ikke har været Hensynet til at støtte Rederihedriften som saadan, idet denne efter Kommissionens Opfattelse ikke har større Krav paa Statens Støtte end ethvert andet Erhverv, men at man har følt det som sin Opgave at finde en Ordning, der paa bedste og heldigste Maade kan tjene til Varetagelse af den store nationale Interesse. Landet har i, at den danske Skibsfart opretholdes. Til Bedømmelse af Spørgsmaalet om ved hvilke Midler, dette Formaal bedst vil kunne naas, har Kommissionen foretaget en Undersøgelse af de Foranstaltninger, hvori tilsvarende Bestrebelse i andre Lande har resulteret. Man har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med de i England, Norge og Sverige i saa Henseende iværksatte Forholdsregler, og, idet man for saa vidt angaar den nærmere Ordning af Krigsforsikringen i Norge og Sverige, kan henvisse til Bestemmelserne i den norske og svenske Lov, skal man til almindelig Orientering her blot bemærke, at medens i Norge Krigsforsikringen udelukkende er baseret paa Gensidighed mellem Rederne, saaledes at disse selv bærer alle Tab og Omkostninger, medens Staten og Forsikringsselskaberne alene optræder som Garanter for Forsikrings-Institutionens Forpligtelser, er man i England og Sverige gaaet den Vej at lade Staten og Forsikringsselskaberne overtage Krigsrisikoen.

Idet der indenfor Kommissionen har været Enighed om, at Løsningen af Krigsforsikrings-Spørgsmaalet for Danmarks Vedkommende i det væsentlige bør ske paa Grundlag af Gensidighedsprincippet, skal man bemærke, at Kommissionens Forhandlinger væsentlig har drejet sig om følgende Hovedspørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet:

- 1) om Ønskeligheden af Forsikringsselskabernes Medvirken,
- 2) om Statens Stilling til Forsikringen,
- 3) om Forsikringen bør være tvungen og i bekræftende Fald,
- 4) om saadan obligatorisk Forpligtelse bør omfatte saavel Damp- og Sejlskibe som Fiskerifartøjer.

Medens der med Hensyn til det første Spørgsmaal i Kommissionen har været fuld Enighed om Ønskeligheden og Nødvendigheden af Assurandørenes saglige Bistand ved Administrationen og Ordningen af Krigsforsikringen, har der hersket noget divergerende Opfattelser om, hvorvidt Forsikringsselskaberne som økonomisk Medinteresserede bør deltage i en af Skibsrederne dannet gensidig Krigsforsikring. Fra Skibsrederens Side er der saaledes blevet udtalt Frygt for, at Forsikringsselskabernes Deltagelse i Krigsrisikoen vil medføre en ensidig Fremhævelse af Forretningsmomentet i den gensidige Forsikring, der kan bevirke en uønsket Forhøjelse af Præmierne, og da det af Hensyn til Konkurrencen med Udlandet er af største Vigtighed for Skibsfartens Trivsel, at Præmierne ikke sættes højere, end forsikringstekniske Hensyn kræver, har Rederne af disse Grunde ment, at en Ordning uden Assurandørenes Deltagelse i Risikoen maatte foretrækkes. Fra anden Side i Kommissionen har man gjort gældende, at det maa anses for en naturlig Opgave for Assurandørerne at tage Del i den gensidige Forsikring, og at Forsikringsselskaberne netop som sandt vil være interesserede i, at Skibsfarten holdes i Gang, hvorfor de ogsaa kan forudsættes at ville medvirke til, at dens Vilkaar bliver saa temmelige som muligt. Under Hensyn hertil, samt da man har Grund til at antage, at de bestående danske Soforsikringsselskaber ikke blot er villige til at yde til den saglige Støtte, som maatte ønskes, men ogsaa — om end med nogen Betænkelighed — mener at kunne gaa ind paa indenfor en vis Grænse at paatage sig en Del af Krigsrisikoen, er Kommissionen endes om en Ordning, der hygger paa deres Deltagelse som økonomisk Medinteresserede i Krigsforsikringen.

Med Hensyn til Spørgsmaal 2) mener Kommissionen i Betragtning af den Betydning, Skibsfartens Opretholdelse har for hele Nationens Erhvervsliv at turde forvente, at Staten vil yde sin Støtte til Sagens Løsning og i Tilfælde af, at Ulykker af uforudseligt Omfang skulde ramme Skibsfarten, vil være villig til at træde hjælpende til. Kommissionen har derfor været enig om at foreslaa, at Staten bærer en Part af det Underskud, der maatte opstaa ved Tab, som gaar ud over, hvad der ved Præmiernes Fastsættelse har kunnet forudses som sandsynligt.

Spørgsmaal 3) om Indførelse af tvungen Forsikring her, under Hensyn til det Indgreb, som en saadan Foranstaltning gør i Bor-

gerne frie Selvbestemmelses- og Medlemmer. Der er i saa Henseende henpeget paa, at ikke i lige saa høj Grad som flere andre Stater egne obligatorisk Soforsikring mod Krigsrisiko. Det er her fremhævet, at Danmarks Handelsflaade er forholdsvis saaledes at man selv med en tvungen Forsikring næppe har en tilstrækkelig bred Basis til Udligning af indtræffende Skader. Men hertil kommer, at en forholdsvis stor Del af Flaaden netop er beskæftiget i den Fart, Nord- og Østersofarten, der i Øjeblikket frembyder den største Fare, af hvilken Grund man vil være udsat for mange og store Skader. Dette Forhold vil formentlig kunne føre til, at de Skibe, der løber i Farter, hvor Faren er minimal, bliver belastet med en uforholdsmæssig høj Afgift. Kommissionen har imidlertid ment, at ogsaa Farvande, der i Øjeblikket synes mindre udsatte for Krigsrisikoen, under forandrede Forhold vil kunne blive stærkt berørte af denne, og navnlig har man anset det for nødvendigt, at der indføres tvungen Forsikring for at skabe en tilstrækkelig stor Forsikringsbestand. Dog stoler man paa, at de væsentligste Ulemper, der kan følge med en saadan Forholdsregel vil kunne afhjæves derved, at der gøres visse omfattende Undtagelser fra Reglen, og derved, at der for Skibe, der gaar i mindre farefuld Fart fastsættes en betydelig lavere Præmie end for de Skibes Vedkommende, der udsættes for større Risiko.

Med Hensyn endelig til Punkt 4) skal man, for saa vidt angaar Spørgsmaalet om at lade den obligatoriske Forpligtelse til Forsikring mod Krigsfare omfatte Sejlskibsflaaden, fremsætte følgende Bemærkninger. Det har oprindeligt været Kommissionens Tanke, at Sejlskibene skulle danne en særlig Gruppe indenfor de Rammer, der maatte blive fastsatte for Krigsforsikringen, men efter at Kommissionen ved sine Overvejelser er naaet til det Resultat, at der bør gøres ret omfattende Undtagelser fra Kravet om tvungen Forsikring, og da navnlig den, der angaar Skibe i Kystfart, maa antages at ville fritage en ikke ringe Part af Sejlskibene for saadan Forpligtelse, mener man ikke, at Sejlskibsflaaden som selvstændig Gruppe indenfor Krigsforsikringen vil kunne danne en tilstrækkelig bred Forsikringsbasis. Kommissionen har derfor maattet opgive sin oprindelige Hensigt paa dette Punkt. Da man imidlertid anser det for stærkt påkrævet, at ogsaa den Del af Sejlskibsflaaden, der med Hensyn til Landets Ind- og Udførsel arbejder under lignende Vilkaar som Dampskibsflaaden optages i Krigsforsikringen, har man ment at burde inddrage den under den obligatoriske Forsikring.

For Fiskerflaadens Vedkommende stiller Forholdene sig imidlertid noget anderledes, idet en stor Del af Fiskerne overhovedet ingen Trang føler til at blive krigsforsikrede, fordi de anser Krigsfaren for udelukket eller dog ringe paa de Omraader, hvor de udøver deres Fiskeri, og idet Pligten til at udrede Krigsforsikringspræmie vilde virke meget trykkende for en stor Del af den ubemidlede Fiskerbefolkning. Da der paa den anden Side i nogle af Landets allervigtigste Fiskeri-Centreer, saasom Esbjerg og Lemvig, er stor Trang til at lade de i Nordsoen fiskende Kuttere krigsforsikrede, er der paa Foranledning af disse Fiskere sket Henvendelse til Landbrugsministeriet om, at Staten uden Vederlag vilde overtage 75 pCt. af Krigs-Risikoen af de i Landets forskellige Fiskeri-Assuranceforeninger forsikrede Fartøjer, mod at de paagældende Foreninger og Fartøjerne pantager sig den øvrige Del af Risikoen. Da Kommissionen imidlertid ikke har ment, at en Ordning som denne vil kunne finde Plads indenfor de Rammer, man iøvrigt mener bør være gældende for Krigsforsikringen, har Kommissionen været enig om at anse det for mest formaalstjenligt, at Sagen tilhænges til Landbrugsministeriet for at der mellem dette Ministerium og Fiskerens Repræsentanter eventuelt kan blive indledet fornyede Forhandlinger om et Grundlag for Fiskerifartøjers Krigsforsikring samtidig med, at der gives Fiskerne en sikkeret for mange af dem kærkommen Adgang til at blive forsikrede paa tilsvarende Vilkaar som den øvrige Skibsfart.

I Overensstemmelse med de saaledes fremsatte Betragtninger har man udarbejdet foranstaaende Udkast og skal med Hensyn til Bestemmelserne i de enkelte Paragrafer yderligere bemærke følgende:

ad § 1.

Kommissionen forudsætter, at Overenskomsten mellem Staten og vedkommende Forsikringsselskaber angaaende disses Medvirkning ved Krigsforsikringen kan komme i Stand, inden Loven træder i Kraft, og som Folge heraf har man ikke truffet nogen Forholdsregel for det Tilfælde, at saadanne Overenskomster mod Forventning ikke kommer i Stand.

Grunden til, at man har indskrænket Bestemmelsen i Paragrafens sidste Punktum til kun at omfatte registreringspligtige Skibe, er, at man har anset det for rettest at undtage Skibe paa under 20 Tons fra Kravet om obligatorisk Forsikring.

ad § 2.

Man har ment, at Staten og Skibsrederne, som de to væsentligst interesserede Parter, hver skal have 3 Repræsentanter i Institutets Bestyrelse, idet man dog har forudsat, at det ene af de af Kongen udnævnte Medlemmer udtages blandt Soassurandørerne efter Samraad med Forsikringsselskaberne.

ad § 3.

Bestemmelsen om, Forsikringssummens Maksimum er indsat for at begrænse den Risiko, Staten og Forsikringsselskaberne løber,

medens Bestemmelsen om Selvforsikring skal inoedekomme rimelige Ønsker hos Rederne om selv at løbe en Del af Risikoen.

Mod Hensyn til Præmiens Størrelse ligger det i Sagens Natur, at denne ikke kan fastsættes i selve Loven, idet den bør afhænge af Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde, men man har dog af Hensyn til Rederne ment ved kgl. Anordning at burde fastsætte Ydergrænserne for dens Svingninger. Med Hensyn til Forsikring mod Aarspræmie har man anset det for nødvendigt i Modsætning til ved Præmier for enkelte Rejser at give Adgang til Præmiens Ændring.

ad § 4.

ad a. Bestemmelsen tiltrænger formentlig ingen nærmere Begrundelse.

ad b. Bestemmelsen tilsigter den rimelige Lømpelse for Skibe, der ved Lovens Ikrafttræden er krigsforsikrede, at de, saalænge den saaledes tegnede Forsikring vedværet, skal være fritagne for den obligatoriske Forsikring efter Loven. Paa den anden Side er det en Selvfølge, at man ikke ved en Fornyelse af den tegnede Forsikring skal kunne forlænge saadan Fritagelse.

ad c. I Modsætning til de under Litra b. henholdende Tilfælde vil for de under Litra e. faldende Undtagelsestilfælde Fritagelsen kunne være vedblivende kontinuerlig for samme Skib, idet den forsikrede her er berettiget til ved fortsat Fornyelse af den frivillige Forsikring at fritages for den legale Forsikring. Grunden til denne Lømpelse skyldes Hensynet til, at man ikke bør tvinge Skibe, hvis Værdi overstiger Lovens Maksimum, til enten at være forsikrede to Steder eller være uforsikrede for det overskydende Beløb.

ad d. Man har ment at burde undtage Skibe i denne Fart, der jo i det væsentlige foregaar i rent hjemlige Farvande.

ad e. Man har fundet det rimeligt ikke at paalægge Forsikringspligt for saadanne Skibe, der under normale Forhold er uforsikrede.

ad f. Medens man ikke har ment at turde undtage ethvert oplagt Skib, idet et saadant jo ikke altid vil være underlagt Krigsfare, har man fundet det billigt at give Rederne Adgang til at begære oplagte Skibe fritagne under Forudsætning af, at Forsikringsbestyrelsen skønner vedkommende Havn farefri.

ad g. Angaaende Fritagelse for Fiskerfartøjer kan henvises til de almindelige Bemærkninger foran.

Medens man som foran nævnt ikke har ment at turde paalægge alle Skibe Forsikringspligt, har man fundet det rimeligt at lade alle her i Riget hjemmehørende Skibe have Adgang til Forsikring, der saaledes ogsaa vil kunne komme Skibe, hjemmehørende paa Island eller i dansk Vestindien samt Smaaskibe paa under 20 Tons til Gode. Bestemmelsen om, at saadanne i Forsikringen indmeldte Skibe ikke atter kan udmeldes, er begrundet i den Betragtning, at Rederne ikke bør kunne ind- eller udtræde af Forsikringen under Hensyn til hver enkelt Rejse større eller mindre Farlighed.

ad § 6.

I hvilke Tilfælde Skaden kan siges at være en Folge af Krig eller Krigsforanstaltninger maa afgøres under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder.

Forsikringens Formaal er at sikre lovlig Fart for den neutrale Skibsfart mod den Fare, som ogsaa denne Fart i Krigens Tid løber. Den sikrer ikke Foretagender, som indeholder Brud paa de af krigsførende Magter udstedte Bestemmelser angaaende Transport af Krigskontrabande, Blokade m. v. For at betrygge dette Forhold er det, at man har foreslaaet, at hver enkelt Rejse skul godkendes af Bestyrelsen.

ad § 7.

Med Hensyn til Risikens Fordeling og de nærmere Regler vedrørende Reguleringen af Erstatningskravene er Forholdet tænkt ordnet saaledes, at Staten og Forsikringselskaberne i det angivne Forhold forskudsvis udreder de Erstatningskrav, som muligt ikke maatte kunne betales af de til det paagældende Tidspunkt indkomne Præmieløb, men saaledes, at der ved den endelige Opgørelse haves Regres overfor Institutet. Hvorvel nu Præmierne tænkes fastsatte saaledes, at de maa antages, at dække forudseelig Risiko, kan den Situation indtræde, at Præmieløbet ikke tilstrækker til Dækning af indtruffen Skade; i saa Fald vil den saaledes fremkomne Differens være at dække af Staten med 35 pCt. og af Forsikringselskaberne med 15 — dog med en i Overenskomsten fastsat absolut Begrænsning — medens Resten af Tabet falder paa de forsikrede.

Skulde Opgørelsen vise Overskud, skal Staten, der ikke tilstræber pekuniær Fortjeneste ved sin Medvirkning, tilbagebetale Institutet den gennem Ophævelsen af sin Andel (5 pCt.) af Præmieløbet indvundne Nettofortjeneste.

ad § 8.

Da Risikoen for den danske Skibsfart for det Tilfælde, at Danmark skulde komme i Krig, vil være af en væsentlig anden Beskaffenhed end nu, vilde det være urimeligt at lade den her foreslaaede Forsikringsordning ogsaa være gældende i saa Fald.

ad § 9.

Bestemmelsen om Stempelfrihed for de i Henhold til Loven oprettede Forsikringsdokumenter har sit Forbillede i flere tidligere Love, jfr. som Eksempel Lov om anerkendte Arbejdsløshedskasser af 9. April 1907 § 22.

ad § 12.

Lovens særegne Karakter og de særlige Forhold, under hvilke den fremkommer, nødvendiggør formentlig de foreslaaede særlige Bestemmelser angaaende dens Ikrafttræden og Ophør samt angaaende Forholdene i Overgangsperioden.

Forslaget henvistes til et Udvalg, der den 9. ds. har foreslaaet følgende Ændringer:

Til § 2.

- 1) I 1ste Linie ændres »Danske Skibsforsikring« til: »Krigsforsikringen for danske Skibe«.

Til § 3.

- 2) I 1ste Stykke 5te Linie ændres »Den forsikrede« til: »Forsikringstageren«.
- 3) I 2det Stykkes 1ste Linie ændres »forsikret« til: »Forsikringstager«.
- 4) I samme Stykkes 2den Linie udgaar Ordene »indenfor Grænser, bestemte af Kongen, og«

Til § 8.

- 5) I 1ste Stykkes 1ste Linie ændres »den Dag« til: »fra det Tidspunkt paa hvilket«, og i samme Stykkes 2den Linie »indtræder« til: »er indtraadt«.
- Saaledes ændret er Forslaget vedtaget af begge Ting og er færdigt fra Rigsdagen.

Fragtmarkedet.

Der har siden vor forrige Beretning været sluttet ret livligt i forskellige Retninger, i Særdeleshed for Kul, men Raterne er overalt gaaet yderligere tilbage som Folge af et rigeligt Udbud af Tonnage. Fragterne kom flere Steder ned paa et Niveau, som er lavere end forend Krigens Udbrud, men de sidste Dage synes der igen at have gjort sig en lidt bedre Tendens gældende. Spørgsmaalet om Krigsassurance for danske Skibe vil temmelig sikkert blive ordnet paa tilfredsstillende Maade i de nærmeste Dage, og forhaabentlig vil dansk Skibsfart herefter med Held kunne deltage i Konkurrencen. Blandt de sidste Afslutninger skal vi nævne:

Øst en. Sukker fra Java 30/ til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet pr. Novbr.—Decbr. Fra Bombay 16/9 og fra Kurrachee 17/3 à 17/6 »net terms« til udsøgt Havn U. K. pr. Septbr.—Oktbr.

Sørtehavet fremdeles livløst. Der skal være betalt 8/ til U. K. fra Sulina, 17/ til Danmark, prompt.

Middelhavet etc. Erts 5/6 Carthagen/Garston (4,500), 6/ Limiona/Glasgow (4,000). Fra Bilbao 3/10½ à 4/ Cardiff, 4/9 Glasgow eller Middlesbro.

Nordamerika. Korn 2/ Baltimore/Avonmouth eller London. Planker 40/ til Englands Vestkyst fra St. John, 45/ fra Bay Chaleur, 47/6 fra Westbay. Kul 17/6 Virginia eller Norfolk/River Plate, 19/ Rio Janeiro, 16/ Baltimore/Alexandria. Paa Netto Charter fra Golfen 16/ à 17/ til Danmark pr. Oktober—November.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 14/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet (6 d. Reduktion direkte Havn), 14/9 fra Rosario, September.

Kulfragterne. Fra Østkysten c. 7/ til Danmark for 1,500—2,000 Tons Baade, c. 8/ for 800—1,100 Tons Baade til Østnorge, 7/6 à 8/ til Østsverrig (2,000—3,000), 11/ Archangel, 9/ Marseille (4,500), 9/6 à 10/ Port Said. Fra Cardiff eller Newport 7/ Gibraltar, 7/ à 7/3 Genua, 7/6 Las Palmas eller Teneriffa, 15/ River Plate.

Skrevet den 8de Septbr. 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe er det for Nordtysklands Vedkommende kun Lübeck, som meddeler at kunne optage nogen Tonnage. Sverig viser heller ingen Forretningslyst, og de enkelte Noteringer er ikke videre høje, dog noteres for Byg Trelleborg/Wisby 5 à 6 Kr. Danmark har fra Provinserne atter sluttet nogle Byglaster til Tyskland, men til lavere Rater, bl. a. Kallundborg/Haderslev 7 M., dog opnaaede Motorskib 9 M. Lolland/Lübeck. Kjøbenhavn slutter til paa Rater, saaledes Byg til Haderslev 9 M., Sojakager til Østjylland 3½ Kr., Kul til Stege 20 Øre, men det tynder ud med Ladninger, særlig efter at Regeringen har lagt Beslag paa herværende Beholdninger af udenlandsk Hvede bestemt til Omladning til Provinserne. Et Lyspunkt for den danske Skibsfart er det nu at Regeringen forelagte Lovforslag om Krigsforsikring for Skibe, som sikkert vil foranledige, at en Del dansk Tonnage atter kommer i Gang; paa den anden Side er Fragtmarkedets Størrelse jo ret begrænset.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigations-skole. I den nu afsluttede Eksamenstermin indstilledes til den almindelige Styrmandseksamen 6 Elever. I 2den Afdeling indstilledes 2 Elever i Navigation, 2 i Geografi og Vejrlære, 2 i Soret og Handelsvidenskab og 1 i Engelsk. Alle bestod.



Vare Mærke
EXPORT-FLØDE
 hos Deres Skibshandler.
 Garanteret holdbar i aarevis.
Export-Fløde-Kompagniet A/S
 ODENSE.

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 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.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, afg. Ardrossan 7./9. til Sevilla. — Nora, Lauritsen, ank. Piteå 8./9. — Nancy, Pedersen, afg. Ardrossan 7./9. til Barcelona. — Karla, Nielsen, afg. Esbjerg 8./9. til Middlesbro. — Anna, Jessen, pass. Skagen 8./9. for Kjøbenhavn. — Dagmar, Sørensen, ank. Cadiz 7./9. — Hebe, Gregersen, ank. London 7./9. — Polly, Mathiasen, ank. Stubbe-kjøbing 7./9. — Stella, Schiff, ank. Kjøbenhavn 7./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. London 6./9. til Kjøbenhavn. — Fylla, Brinch, ank. London 4./9. — Nexos, Basse, ank. Hartlepool 3./9. — Rigmor, Uldall, ank. Methil 7./9. — Nordsøen, Nielsen, ank. Methil 7./9. — Nerma, Degn, ank. Methil 7./9. — Thyra, Lund, ank. Horsens 6./9. — Marie, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 5./9. til Hartlepool. — Inger, Skou, ank. London 5./9. — Ulla, Hansen, ank. Newcastle 5./9. — Bodil, Jensen, ank. Newcastle 5./9. — Yrsa, Larsen, ank. Odense 5./9. — Cito, Thoft, ank. Aarhus 4./9. — Gerda, Iversen, ank. Aalborg 4./9. — Olga, Christensen, pass. Gibraltar 3./9. for London. — Valborg, Jepsen, ank. Kjøbenhavn 2./9.

Det ostasiatiske Kompagni. Bandon ank. Norresundby 7./9. udg. — Fionia ank. Genua 6./9. udg. — Selandia ank. Bangkok 4./9. udg. — Arabien pass. Perim 24./8. udg. — Siam ank. Kure 1./9. udg. — Malakka ank. Göteborg 5./9. udg. — Natal pass. Punta Arenas 10./8. udg. — St. Croix afg. London 22./8. udg. — Kina ank. Harnosand 6./9. udg. — Jyllandia pass. Gibraltar 4./9. hjemg. — Indien afg. Vladivostok 5./9. hjemg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 3./9. — Annam pass. Gibraltar 3./9. hjemg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 28./8. — Transvaal ank. Panama 30./8. hjemg. — Samui ank. St. Thomas 15./8. hjemg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 7./9. — Rhodesia ank. Port Louis 31./8. hjemg.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Greenock 3./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./9. — Russ, Petersen, afg. Campbellton 27./8. til Glasgow. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1./9. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Methil 27./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 27./8. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Campbellton 3./9. til Garston. — Wladimir Reitz, Olsen, ank.

Ardrossan 7./9. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 31./8. — Newa, Dahl, afg. Preston 26./8. til Campbellton.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 2./9. — Martha, Christensen, ank. Helsingør 28./8. — Elina, Rathje, ank. Aalborg 29./8. — Therese, Pedersen, afg. Chateau 5./9. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 31./8. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 5./9. — Simone, Olesen, afg. Borgå 29./8. — Jeanne, Olsen, ank. Karlshamn 6./9. — Vera, Risn, ank. Hartlepool 2./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Annine, Leth, ank. Mariager 31./8. — Betty, Lagesen, ank. Dundee 18./8.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Kjøbenhavn 7./9. — Anna Mærsk ank. Methil 6./9. — Arnold Mærsk afg. Cape Race 7./9. — Chassie Mærsk ank. Helsingør 6./9. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 3./9. — Hulda Mærsk ank. Nykjøbing F. 7./9. — Laura Mærsk ank. Huelva 26./8. — Lexa Mærsk ank. Odense 28./8. — Peter Mærsk afg. Huelva 4./9. — Sally Mærsk afg. Genua 8./9.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Aalborg 7./9. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Kolding 9./9. — Nordpol, Nielsen, afg. Hartlepool 4./9. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Nykjøbing F. 5./9.

Orion. Orion, Hansen, afg. Kjøbenhavn 5./9. til Methil. — Fyen, Nielsen, ligger i Rotterdam.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ligger i Helsingør. — Gulfaxe, Petersen, ligger i Wiborg. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Odense 2./9. — Rimfaxe, Weichardt, ligger i Kjøbenhavn.

Æro. Svanholm, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 2./9. — Duen, Hay, ank. Flensborg 6./9.

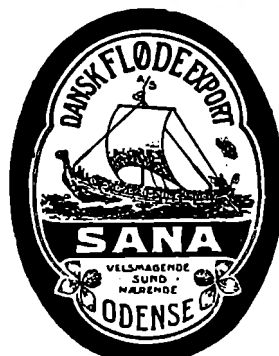
Sejlskibe.

Svendborg. Valkyrion, Hansen, ank. Reykjavik 31./8. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Liverpool 24./8. — Mercur, Lund, ank. West Hartlepool 30./8. — Haabet, Andreassen, ank. Leith 31./8. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Stettin 1./9. — Vega, Hansen, ank. Tønsberg 2./9. — Criterion, Nielsen, ank. Aarhus 2./9. — Venus, Hansen, ank. Leith 2./9. — Erik, Hansen, ank. Drammen 3./9. — Agnes, Nielsen, ank. Aarhus 1./9. — Zenitha, Jensen, ank. Leith 3./9. — Ruth, Larsen, ank. Anstruther 4./9. — Marie, Hansen, ank. Svendborg 4./9. — Danmark, Husfeldt, ank. Thuro 5./9. — Concordia, Møller, ank. Leith 4./9. — Rotha, Jensen, ank. Wemys 4./9. — Cathrine, Hansen, ank. Thuro 5./9. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Zampa, Wulff, ank. Thuro 5./9.

Æro. Hermod, Petersen, afg. Haparanda 4./9. til Nyborg. — Neptun, Skals, ank. Kjøbenhavn 3./9. — Ami, Albertsen, ank. Dysart 3./9. — Alta, Albertsen, ank. Musselburgh 3./9. — Venus, Jensen, ank. Kjøbenhavn 4./9. — Marie, Ostermann, ank. Bandholm 4./9. — Apollo, Albertsen, ank. Travemünde 4./9. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Swansea 4./9. — Niels, Christensen, ank. Helsingør Red 4./9. — Mette, Christensen, ank. Dysart 4./9. — N. Hansen, Albertsen, afg. Cadiz 4./9. — Gertrud, Christensen, ank. Newport 4./9. — Argos, Clausen, ank. Baltimore 4./9. — Harris, Harris, afg. Dysart 5./9. til Horten. — Activ, Albertsen, ank. Cadiz 5./9. — Nauta, Stærke, er afg. fra Harborage N. F. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadiz 6./9. — Yrsa, Hansen, er ank. til Labrador. — Solon, Eriksen, ank. Halmstad 6./9. — Albertine, Madsen, ank. Flensborg 6./9. — Juliane, Petersen, ank. Flensborg 6./9. — Mars, Stegmann, afg. Lübeck 7./9. til Aalborg. — Iris, Stegmann, afg. Lübeck 7./9. til Aalborg. — Inveruvie, Friis, afg. Lübeck 7./9. til Aalborg.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 10. September 1914. — Dansk Sejlskibsrederiforenings Aarsgeneralforsamling. (Sluttet.) — The Baltic and White Sea Conference's Generalforsamling i London. — Forslag til midlertidig Lov om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekondrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
 ODENSE.

SKIDS-

Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6431.
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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlf. 127—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Nationaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

TIVOLI

Sommersæson fra 8de Maj til 13de Septbr. 1914.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag: Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksen, 25 Øre for Børn.

Abonnementkort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäsölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: **RANDERS.** Statstelefon Nr. 9.
„Broker“. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Høraens

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekipperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Købersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsnælde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baude.

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

De private Assurandører lfm.

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.**

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegnor Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur
de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: **Kristiansgade 17.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124, 1024 & 10124**

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lfm.

i Kjøbenhavn.
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: **Holbergsgade 1, 1. Sal.** Telegram-Adresse: **Copensure** Telefon-Nr. **42**

Fjerde Søforsikringsselskab lfm.

i Kjøbenhavn
tegnor Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: **Holmens Kanal 24.** Telegram-Adresse: **„Fourthcomp.“** Telefoner: **Central 266 og 10**

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klæddolger.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

Forhryingskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhryingsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.
Telegramadresse: „Slotsghyning“.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

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, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, København«, 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.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Adelgade 79. København K.

Telef. Central 8556

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6917 8018 Fredericiagade 13 — København. Eksportlager i Frihavnen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. København K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

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
Søfartsaafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Nora 2383.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26 København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

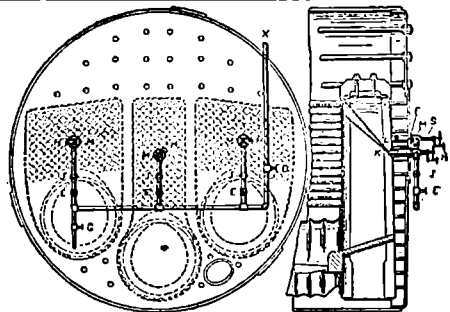
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. September 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Henser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at naabe Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

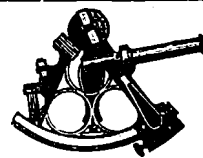
TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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



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



**65 Kr.
Preisler**
Kjobmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Moz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Trækstøbende

• • Leverandør til Flaaden • •

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



Indregistreret

Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smiedearbejde 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
KJØBENHAVN

Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.
Filialer i Provinsen
Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omegn
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

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.

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 Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter**

Vilhelm A. Bang, *

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

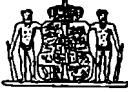
Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kød-konserves, 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.



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

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

Brugte Skrivemaskiner

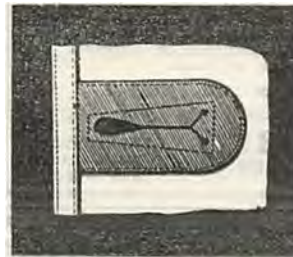
af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Bøderi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtægnet 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. Mein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vesteraagade, Aalborg.

Metaltøber.

Spec.: Skibsarbejde.

RATIN



Stats-
anerkendt.

Ukædellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjærch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjærch-Jensen.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Ohr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

LANDMANDSBANKEN

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

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.



K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Breden eller Havn.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxogade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

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 Watsons Bog „Know your own ship“.

Fåes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blanketselverne Effng.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRREISER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavn, den 17. September 1914.

Krigsforsikringen for danske Skibe er nu en Kendsgerning. Lovforslaget, hvis hele Tekst med tilhørende Motiver samt de ved Behandlingen i Tingene vedlagne Smaaændringer vi gengav i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende*, er stadfæstet af Kongen den 10. ds. og derefter ved særlig kongelig Resolution i Henhold til Reglerne i Lovens § 12 sat i Kraft i sin Helhed fra den 12. ds. at regne.

Forsikringsinstituttets Bestyrelse er derhos, som det vil ses af en Meddelelse andet Steds i Bladet, allerede udnævnt, og man maa saaledes gaa ud fra, at Arbejdet nu er i fuld Gang.

En helt anden Sag er det, hvorvidt den lovfæstede Ordning vil vise sig at svare til Forventningerne. Forskellige Momenter ved Ordningens Tilvejebringelse maa imidlertid her tages i Betragtning. Tiden har været knap, og den sædvanlige Form for Forundersøgelser har derfor kun til en vis Grad kunnet følges. Egentlige Erfaringer har helt manglet, og de lovtekniske Forbilleder har været meget faa i Antal og dertil næppe fyldestgørende.

All dette maner til Varsomhed i Kritiken og til at mødes i Bestræbelserne for at faa det bedst mulige ud af den Ordning, der er opnaaet. Selv med dette Forbehold kan vi imidlertid ikke tilbageholde den Bemærkning, som vi allerede tidligere har givet Udtryk paa dette Sted, nemlig at man i noget for ringe Grad synes at have haft Øjet aabent for Skibsfartens almindelige nationaløkonomiske Betydning for Landet under de nuværende Forhold. Det forekommer os, at dette med Rette kunde have været noget stærkere understreget i Loven, og vi kan derfor kun dele den Betragtning, der kom til Orde herom i Folkeltinget gennem en Mindretalsudtalelse i Udvalgsbetænkningen paa følgende Maade:

»Efter Mindretallets Formening løbes den usædvanlig store Fare i visse Farvande paa hele Samfundets Vegne, og Staten burde derfor have taget en langt større Part af den eventuelle Byrde paa sine Skuldre.«

Forsikringsinstituttet vil utvivlsomt gaa til Løsningen af sin vanskelige Opgave med god Vilje, og i det store og hele med gode Forudsætninger. Mange Vanskeligheder vil sikkert kunne fjernes ved en enkel og praktisk Ordning med de i Henhold til Lovens § 1 medvirkende Forsikringsselskaber. Hvad særligt Sejlskibene angaar, vil det i denne Forbindelse være af overordentlig Betydning, om de to store gensidige Soforsikringer i Svendborg og paa Ærø kunde træde i nær Samvirken med det ny Institut, saaledes at man baade forretningsmæssigt og rent ekspeditions-mæssigt kunde drage sig deres store Erfaring og Kendskab til alle de lokale Forhold til fuld Nytte.

Minerfaren i Nordsøen. »Norges Handels- og Sjøfartstidende« er af den Mening, at Frygten for Minerne i Nordsøen har været overdreven, og kommer til denne Anskuelse ved at anføre følgende Betragtninger:

Hidtil er der forulykket følgende Skibe som Følge af Miner:

1. Dampskib »Tysla«, Sunket ved Hook of Holland.
2. Dampskib »Chr. Broberg«, Sunket NO¹/₂N for Galopper Fyrskib.
3. Dampskib »Maryland«, Sunket NO¹/₂N for Galopper Fyrskib.
4. 27. August: Trawler »Skule Fogete«, Sunket 25. Sm. O¹/₂N for Tyne.

5. 27. August: Trawler »Gottfried«, Sunket 25. Sm. O¹/₂N for Tyne.
6. 28. August: Skonnert »Græ«, Sunket 30 Sm. ONO for Sunderland Fyr.
7. 28. August: Engelsk Trawler. Sunket 30 Sm. ONO for Sunderland Fyr.
8. 28. August: Engelsk Trawler. Sunket 30 Sm. ONO for Sunderland Fyr.
9. Dampskib »Bretland« (dansk). Indkommet til Blyth ubeskadiget.
10. 2. September: Dampskib »Kamma« (dansk). Sunket. Mandskabet indbragt til Grimsby.
11. Engelsk Trawler. Sunket.
12. 3. September: »St. Paul« (svensk). Sunket. Mandskabet indkommet til North Shields.
13. 6. September: »Runo« (engelsk). Sunket. Mandskabet indkommet til (London?).

Hertil kommer 2 Trawlere i Nordsøen, antagelig udenfor Tyne, samt 2 hollandske Baade forulykket i den finske Bugt.

Ved første Øjekast kan denne Liste synes meget uhyggelig; men ser man nærmere paa den, bliver Billedet et andet.

Af de forulykkede 17 Skibe er der for det første 6 Trawlere, hvoraf 5 britiske. Da Trawlerne i stor Udstrækning har været anvendt til Minefiskeri, er det efter al Sandsynlighed under dette Arbejde de fleste af dem er forulykket. De øvrige er antagelig kommet ind i det farlige Bælte paa sine Fisketure og har saaledes udsat sig for en Minerisiko, som Handelsskibene ikke løber, dersom de holder sig Ruteanvisningerne efterrettelig. Man kan derfor se bort fra Trawlerne.

Blandt de resterende 11 Uheld findes Dampskibet »Bretland«, som har vist sig uskadt, to Hollændere, som forliste i den Finske Bugt, og »Tysla«, hvis Uheld er af rent ekstraordinær Karakter, idet den blev lodset paa Minen.

Der bliver efter dette ialt 7 Handelsskibe som er forulykket ved Miner under Part i Nordsøen.

Desværre gælder det muligvis flere af disse, at de ikke har fulgt de givne Ruteanvisninger, maaske fordi de ikke har kendt dem. De, for hvem Ulykkesstedet er nøjagtig angivet, har omtrent alle sammen været for langt fra Land.

Ulykkerne er i de fleste Tilfælde forekommet udenfor Themsen, Tyne og Humber ved Indløbet til de store Handelshavne paa Englands Østkyst. Nordsøen synes forøvrig forholdsvis sikker.

Den totale Sum af tabte Skibe er altsaa, selv om man tager Trawlerne med, ikke særlig stor.

Man maa i denne Forbindelse erindre, at Nordsøen er Verdens stærkest trafikerede Farvand, og at Østersøen ikke giver den meget efter.

Alene de tre Floder Themsen, Tyne og Humber blev i 1912 anløbet af c. 21,000 Skibe, foruden Kystfartøjer, Trawlere og Smaafartøjer. De 11 vigtigste Havne ved Nordsøen havde nævnte Aar en samlet Ankomst og Afgang af c. 70 Mill. Tons. Da der gaar c. 9,000 Skibe paa 10 Mill. Tons, giver dette et Antal af 63,000 Skibe. Hertil kommer saa det store Antal mindre Havne, hvis samlede Tonnage vel er mindst lige saa stor som de 11 Hovedhavne. Man naar da 126,000 Skibe plus Trawlere, Smaabaade og Kystfartøjer.

Gaar man ud fra, at Krigen har reduceret Farten paa Nordsøen til en Tredjedel, har vi endnu 42,000 Skibe tilbage eller 115 Ankomster pr. Dag, fremdeles bortset fra Trawlere etc.

Da hver Rejse over Nordsøen gennemsnitlig kan regnes til noget over to Døgn, befinder der sig stadig omkring 250 Handelsskibe undervejs i dette Farvand.

Af disse er der som ovenfor paavist siden Krigens Udbrud tabt 7 Skibe. Krigen brød ud den 4. August, og der er saaledes gaaet 36 Dage, Tabet er saaledes noget mindre end 1 Skib hver fjerde Dag, eller med andre Ord

mindre end 1 Skib af 1,000 som er undervejs i dette Farvand.

Regnestykket er selvfølgelig kun tilnærmelsesvist, da man mangler Opgave over, hvor stor Farten over Nordsoen nu er; men det giver alligevel en Ide om, i hvilken Grad Minefaren er overdreven.

Krigsforsikringen for danske Skibe. Under den 11. d. M. er Folketingsmand, forhenværende Finansminister N. T. Neergaard, Departementschef i Handelsministeriet G. Busck-Nielsen samt Direktør i Den Københavnske Sø-Assurance-Forening, B. Dreyer udnævnt til Medlemmer af og førstnævnte tillige til Formand for Bestyrelsen for »Krigsforsikringen for danske Skibe«.

Som Medlemmer af Bestyrelsen har Dansk Dampskibsrederi-Forening valgt Direktør N. Høst ved Det forenede Dampskibsselskab og Direktør A. O. Andersen af Firmaet L. H. Carl, medens Dansk Sejlskibsrederi-Forening har valgt sin Sekretær, Kaptajn Minor Rasmussen.

Følgende ni Forsikringselskaber er sammen med Staten gaaet ind i Selskabet: »Det kgl. oktr. Søassurance Kompagni«, »De private Assurandører«, »Den københavnske Søassuranceforening«, »Fjerde Søforsikringselskab«, »Skandinavia«, »Danske Lloyd«, »National«, »Absalon« og endelig »Dampskibsreder-Foreningens gensidige Kasko-Assuranceafdeling«.

Skibsfarten i de tyrkiske Farvande ligger i Følge Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Konstantinopel, betydeligt under Vanskeligheden med at faa Kul, Mængden paa Lægere og den Fare for Forsinkelse, der er forbundet med Passagen gennem Stræderne.

Den tyrkiske Regering har beslaglagt alle Kuloplag, og Kul maa kun udleveres Skibene efter speciel Tilladelse af det tyrkiske Marineministerium, hvilken Tilladelse det er yderst vanskeligt at opnaa.

Der synes flere Gange at være lagt den fri Skibsfart Hindringer i Vejen, og man maa paa Grund af de usikre Forhold stadig være forberedt paa, at der kan blive foretaget Skridt, som vil blive til alvorlig Gene ogsaa for de neutrale Staters Skibe.

Begær efter Tonnage i Buenos Aires. I Følge telegrafisk Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Generalkonsul i Buenos Aires er der for Øjeblikket betydeligt Begær efter dansk Tonnage i nævnte Havn.

Udlændinges Adgang til at udøve Lødsvirksomhed i England. »London Gazette« for den 25. f. M. indeholder en Bekendtgørelse fra det engelske Admiralitet af 19. f. M., hvorved det bestemmes, at den i § 24, andet Stykke i den Britiske Lødslov af 1913 under visse nærmere Belingelser hjemlede Adgang for Udlændinge til at udøve Lødsvirksomhed bortfalder, for saa vidt angaar følgende Lødsdistrikter:

Isle of Wright, Plymouth, Milford, Bristol og Liverpool.

Sømærker i engelske Farvande. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den kgl. Gesandt i London har det britiske Admiralitet meddelt, at alle Fyr, Bøjer og lignende Hjælpemidler for Søfarende ved Dag og ved Nat i engelske og skotske Farvande vil kunne forventes fjernet og sat ud af Funktion til et hvilket som helst Tidspunkt uden nærmere Varsel.

Forholdene i Hvidehavet. The Baltic and White Sea Conference's Repræsentant i London telegraferer den 9. ds. til Konferencen: »Kun de Allieredes Dampere kan laste i Hvidehavet uden Tilladelse. Neutrale

maa ansøge om Tilladelse, hvad der vil tage nogle Dage. Vi har befragtet neutrale Baade og kan befragte flere, men Rederne bør være meget forsigtige med Hensyn til hvilke Afskibere og Befragtere de bortfragter til, da mange Købmænd ikke vil faa deres Varer. Ingen Afskibere vil love sædvanlig Ekspedition paa Grund af Arbejdsforholdene. For mange Baade, som gaar til Archangel med Kul, er der fastsat en daglig Losning af 300 à 400 Tons.«

Sejladsen paa Themsen. I Følge telegrafisk Indberetning fra det kgl. danske Gesandtskab i London har Admiralitetet notificeret, at det er nødvendigt fra den 15. ds. at lukke visse Kanaler i Adgangen til Themsen. Alle indgaaende fremmede Skibe skal anløbe den ny Løds-Station, der er etableret i Nærheden af Tongue Fyrskib eller en af de eksisterende Løds-Stationer, nemlig Aink Fyrskib, Margate, Deal og Dover, og maa føres til deres Bestemmelsessted af en autoriseret Løds. Alle udgaaende Skibe skal, for de afsejler, antage en autoriseret Løds til at føre dem ud til Søs.

Navigationforstander L. Nic. Sørensen.

Den 10. ds. er Forstanderen for Fanø Navigationsskole, L. Nic. Sørensen, efter længere Tids Sygdom afgaaet ved Døden paa et Hospital her i Byen.

L. Nic. Sørensen var født den 18. September 1848 i Adsløv pr. Skanderborg; Faderen var Karetmager. I 1869 tog han Skolelærereksamen paa Seminariet i Lyngby ved Grenaa, til hvilket han fra 1870—72 var knyttet som Lærer. Efter at have forøget sin Uddannelse, bl. a. ved Gennemgang af det saakaldte Monrads Kursus, blev han i 1875 Lærer ved Fanø Navigationsskole, hvilken han i 1894 overtog som Ejer og Bestyrer efter nu afdøde Skoleforstander Drewsen.

Fanø Navigationsskole var under L. Nic. Sørensens Ledelse i Fanø Sejlskibsfartens Glansperiode og forøvrigt ogsaa en Tid lang efter dennes Kulmination en betydelig Institution, fra hvilken mange af vore Navigatorer er udgaaet. Til denne Skoles Betydning bidrog utvivlsomt L. Nic. Sørensens Virksomhed. Han havde betydelige Evner som Lærer, og var hans Undervisning maaske mere end strengt nødvendigt skaaret til efter et lidt bredt Højskolemønster, saa havde han dog et udmærket Tag paa at faa sine Elever i Tale og fastholde den Interesse hos dem, som han saaledes havde vakt. Med de nedadgaaende Tider meldte der sig imidlertid økonomiske Vanskeligheder, der i nogen Grad understregedes ved den Omstændighed, at Sørensens Evner som Administrator ingenlunde stod Maal med hans pædagogiske Evner, og det har næppe under Nedgangsperioden kunnet undgaaes, at disse Vanskeligheder paa forskellig Maade har ovet et Tryk paa Skolens Forhold. Saavel i Modgang som i Medgang havde Sørensen en trofast Medarbejder i Navigationslærer Buch, Skolens nuværende og mangeaarige Førstelærer.

The Baltic and White Sea Conference's Generalforsamling i London

(afholdt den 6. og 7. Maj 1914).

(Sluttet.)

Af andre Sager som blev taget op til Diskussion indtog Spørgsmaalet om Russisk Adresse-Kommission naturligvis en fremragende Plads. De Taler, der blev holdt af Hr. Chr. S. S. S., Formand for Forretningsudvalget, og Konferencens Direktør Hr. Myhre, drejede sig for den forstes Vedkommende om Sagens Fremskridt siden det historiske

Møde i St. Petersburg, og for den sidstes Vedkommende om den juridiske Side af Sagen baseret paa den russiske Lov, udtømte praktisk talt Emnet saavidt angaar Konferencen.

Dette Emne, som har givet Anledning til saa megen Strid vil nu blive afgjort ved de russiske Domstole. De russiske Købmænd vil her faa Lejlighed til at bevise deres Paastand om, at de yder Tjenester for Adresse-Kommissionen. I Mangel heraf er Opkrævning af Adresse-Kommissionen i Modstrid med Loven af 8de Juni 1901, i Følge hvilken alle Afgifter, for hvilke ingen Tjenester ydes, er afskaffet.

Det andet Argument, der paakaldes af de russiske Børs-Komiteer til Fordel for Adresse-Kommissionens Bi beholdelse er, at Adresse-Kommissionen er en gammel Ret (Foreningen er stærkt fristet til at kalde den en Oldtidslevning (hoary antiquity)) vil næppe være holdbar overfor Domstolene fordi, saaledes som klart fremhævet paa Mødet i St. Petersburg af Handelsministerens juridiske Konsulent, en Kutyme er ikke tilstrækkelig til at bestemme Adresse-Kommissionens Lovmæssighed, hvor ingen Tjenester ydes; det vil være nødvendigt at fastslaa dette ved Lov.

Blandt andre Sager, som berører Foreningens Interesser i Rusland, er Lastebetingelserne i Hvidehavs Havnene og særlig i Archangel. Dette Spørgsmaal har i længere Tid tiltrukket sig Konferencens Opmærksomhed. Ekspeditionen og Forholdene i Archangel og andre Hvidehavs Havne i al Almindelighed er ikke tidssvarende, og som Følge deraf har Redernes Klager været mangfoldige. Dette har været udførligt klargjort i Maanedes Cirkulærets Spalter. En omfattende Korrespondance mellem Kontoret i Kjøbenhavn og Archangel Børs-Komité har ikke ført til nogen Forbedring. Bestyrelsens Bestemmelse om at sende en Deputation til Archangel for at undersøge Forholdene der paa Pladsen med Henblik paa at forbedre Tilstandene, vil derfor blive hilst Velkommen af Konferencens Medlemmer. Et godt Resultat, der ikke kan opnaas gennem lang og trættende Korrespondance, kan maaske opnaas ved personlig Diskussion ved det grønne Bord. Det er at haabe, at Afskibere i Archangel vil sætte Pris paa Konferencens Opfordring til at mødes med den i en venskabelig Diskussion, og at dette vil fjerne fordums Klager og lede til Indførelsen af gode og sunde Forhold. Archangel med dens betydningsfulde og voksende Handel har ikke Raad til at se de nu eksisterende Forhold fortsatte og derved risikere at faa sit Rygte som en god Havn ødelagt.

Et andet Emne der særlig prægede Forhandlingerne paa London Mødet, var »The Documentary Council of the Baltic and White Sea Conference«. Skønt denne Organisation endnu er meget ung, har den allerede udrettet store Ting. En af de første Ting, den har opnaaet, er Etableringen af et intimt Samarbejde mellem »The Chamber of Shipping of the United Kingdom«, idet »The Council« har antaget de Certepartier som denne indflydelsesrige Institution har udgivet. Herigennem er der nu etableret en Sammenslutning mellem Skibsrederne fra Stor Britanien og Kontinentet, der har til Formaal at formulere og gennemføre Benyttelsen af ensartede Skibsdokumenter. Men »The Council« har endnu et meget stort Arbejde foran sig. Der er allerede en hel Samling af Certepartier i Færd med at blive revideret. Der er f. Eks. det franske Træ-Certeparti, hvorom Forhandling har været ført i lang Tid. Disse har desværre endnu ikke ført til noget positivt Resultat, men de Punkter, hvorom man endnu ikke er kommen til Enighed er imidlertid ikke af en saadan Art, at de skulde hindre en venskabelig Overenskomst. Det er at haabe, at de franske Trælaster Købmænd vil forstaa det urimelige i deres Forlangende om at Kaptajnen ikke alene skal være ansvarlig for Antallet af Stykker, men ogsaa for Dimensioner. Dette vilde praktisk talt være ensbetydende med, at Kaptajnen blev Agent eller rettere Kontrollør for Købmændene. Disse Betingelser kan Rederne aldrig gaa med til. For at gøre et Skibsdokument upartisk og ret-

færdigt maa ikke alene Retten men ogsaa Ansaret fordeles ligelig mellem de to Parter. Foreningens Formaal med at opfordre Købmændene til at samarbejde med den ved Formuleringen af Certepartierne er at undgaa Diskussion og Trætte, saaledes at Forretningssamkvemmet mellem Redere og Købmænd kan foregaa paa en fredelig og venskabelig Maade. Den Politik som »The Documentary Council« saaledes er slaaet ind paa, kan kun lede til gensidigt at fremme saavel Købmændenes som Redernes Interesser.

Foruden det franske Træ Certeparti er der ogsaa det belgiske Træ Certeparti, som nu tages op til Behandling. Endvidere vil der blive indført en stærkt ønsket Reform, idet der vil blive formuleret og udgivet et Tvangs Certeparti for Rundtræ Ladninger. De Betingelser, der knytter sig til Transport af denne Slags Ladninger er af en saa skandaløs Natur, at Tiden er mere end moden for Indførelsen af et Certeparti, der, bedre end Tillældet nu er, kan beskytte Redernes Interesser.

Tuxham-Motoren.

Vi har modtaget følgende:

Med den stadig stigende Interesse, der i Skibsfartskredse er for den mest moderne Form for Kraftmaskineri for Fremdrivningsøjemed, kan det antages, at det vil være af Interesse for *Dansk Søfartstidendes* Læsere at blive gjort bekendt med en af de Typer af Skibsmotorer, der ved Siden af Raaoljemotorer af System »Diesel« synes at skulle vinde Fremgang, nemlig Raaoljemotorer af System »Tuxham« eller den saakaldte Tuxham-Raaoljemotor.

Endskønt Tuxham-Raaoljemotoren, ligesom Raaoljemotorer af System »Diesel«, arbejder økonomisk med billige Brændoljer, kan man ikke tale om nogen egentlig Konkurrence mellem disse to Systemer, idet Dieselmotoren væsentligst bygges i større Dimensioner paa mange Hundrede H. K., medens Tuxham-Raaoljemotoren nærmest har Interesse for Fartøjer, hvis Hestekraft i hver Maskine ikke overstiger 2—300 H. K.

Tuxham-Raaoljemotoren er derfor en Motortype, som det vil interessere Motorskibsinteresserede at kende, ogsaa fordi Firmaet »Tuxham«, der bygger denne Motor, er en dansk Fabrik, der i stor Udstrækning eksporterer sine Maskiner, der da ogsaa findes installeret i Baade, saavel som til stationært Brug, overalt paa Jorden.

Et Forhold, der taler til Ære for Firmaet, og dets Fabrikata, er bl. a., at det store franske Firma Delaunay Belleville, der er kendt fra sine Leverancer til saamange Mariner hele Verden over, mod Licens har erhvervet sig Ret til Fabrikation af Raaoljemotorer af System »Tuxham«.

Hvad Økonomien angaar, staar »Tuxham« mellem de Firmaer, som bygger Motorer op til c. 300 H. K., blandt de første, ja, blandt de Motorer, der efter indgaaende Prøver under den Internationale Motorudstilling 1912 fik tilstillet Guldmedalje, var Tuxham-Raaoljemotoren endogsaa den mest økonomiske.

Hvad der imidlertid særlig karakteriserer Tuxham-Raaoljemotoren er dens overordentlig enkle Konstruktion i Sammenligning med andre Motorer, hvilket bevirker, at den bliver forholdsvis let at passe og meget driftssikker. Ligeledes har Tuxham undgaaet den Ulempe, der knytter sig til mange andre Skibsmotorer, nemlig Indsprøjtning af Ferskvand direkte i Arbejds-cylinderen, hvilket ikke alene volder stærkt Slid paa Cylinder og Stempel, men ogsaa forøger Pasningen, og, hvad der jo har den største Betydning for Skiibe, reducerer Lasteevnen og dermed Fortjenesten, fordi en ret betydelig Mængde Ferskvand altid skal medføres om Bord. Endelig kan det fremhæves som en Fordel ved denne Motor, at den ved en hvilken som helst Belastning, ja, selv ved Tomgang i timevis, arbejder uden at Lampe behøver tilsættes for Opvarmning.



Motor-Skonnert i Reval med TUXHAM RAAOLIE-MOTOR.

I det følgende skal der gives en kortfattet Beskrivelse af Tuxham-Motorens Virkemaade:

Under Stemplets Bevægelse op og ned, tjener Oversiden af Stemplet i Forbindelse med den øverste Ende af Cylinderen til Kraftudvikling, medens Undersiden af Stemplet i Forbindelse med den underste Ende af Cylinderen og Krumtaphuset virker som Luftpumpe.

Tænker man sig Stemplet staaende ved sin Topstilling (som vist i Fig. 1), saa har Stemplets underste Kant aabnet for Porten *a*, gennem hvilken den underste Del af Cylinderen og Krumtaphuset sættes i Forbindelse med

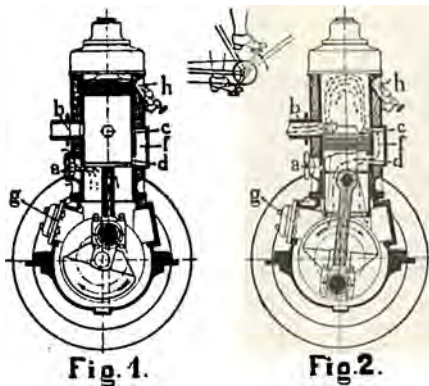


Fig. 1.

Fig. 2.

den udvendige Luft, der strømmer ind og fylder Rummet. Idet Stemplet nu, som Følge af Forbrændingen, der finder Sted i den øverste Ende af Cylinderen, og det derved op-

staaende Tryk, drives nedefter, lukker Stemplets underste Kant straks for Porten *a*, og under den fortsatte Bevægelse nedefter, sker der en Sammentrykning af den i det fuldstændig lufttæt lukkede Krumtaphus indesluttede Luft.

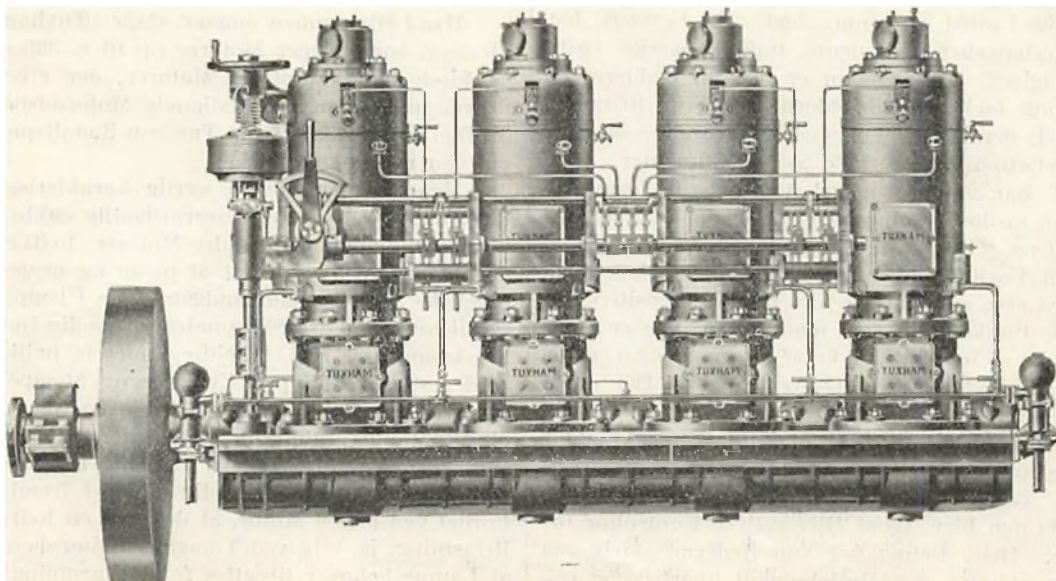
Naar Stemplet omtrent har naaet sin Bundstilling (se Fig. 2) aabner Stemplets øverste Kanter først for Udblæsningsporten *b* og umiddelbart derefter for Porten *c*, samtidig kommer Porten *d* i Stemplet til at staa overet med den tilsvarende Port i Cylinderen. De ved Forbrændingen udviklede Forbrændingsprodukter undviger gennem Porten *b*, og samtidig strømmer den sammentrykkede Luft fra Krumtaphuset gennem Stemplet forbi Stempelboltslejet — hvorved dette afkøles — og videre gennem Kanalen *f* og Porten *c* til Cylinderen. Luften vil som Følge af Stemplets Form først strømme op gennem Cylinderen (som angivet ved Pilenes Retning i Fig. 2), før den strømmer ud gennem Porten *b*, drivende de gamle Forbrændingsprodukter foran sig, saaledes at Cylinderen ligefrem gennemskylls af den friske Luft.

Naar Stemplet nu under Bevægelsen opefter atter lukker for Portene *b* og *c*, er Cylinderen fyldt med fuldstændig ren Luft, som under Stemplets fortsatte Vandring op efter sammentrykkes og derved opvarmes. Samtidig med Stemplets Bevægelse opefter, indsuges frisk atmosfærisk Luft i Krumtaphuset gennem den selvirkende Ventil *g*. Naar Stemplet omtrent har naaet sin Topstilling, begynder Indsprøjtningen af Brændsel gennem Indsprøjtningsspidsen *h* i saa findelt Tilstand, at der foregaar en fuldstændig Blanding med den sammentrykkede Luft. Som Følge af den i Toppen af Cylinderen herskende Varme antændes nu Blandingen, og under den derpaa følgende Forbrænding stiger Trykket paa Stemplet, hvorved dette drives ned, og Spillet er begyndt forfra som ovenfor beskrevet.

Under Motorens Gang pumpes Kølevand gennem Motorens Kølekappe ved Hjælp af en Kølevands-Cirkulationspumpe, der gennem Ekscentric trækkes direkte fra Krumtaphuset.

Forberedelserne til Igangsætning varer fra 5 Minutter for de mindre Størrelser og op til et Kvarter for Størrelser op til et Par Hundrede H. K., og selve Startningen sker for de mindre Størrelser med Haanden, medens større Maskiner igangsættes ved Trykluft.

Indsprøjtning af Brændsel foregaar ved Hjælp af en af Motoren selv trukken Brændselspumpe, og Mængden af den Brændolje, der for hver Omdrejning indsprøjtes, indstilles automatisk af Motorens Regulator, men man kan ogsaa ved Hjælp af et Haandhjul, hvis Bevægelse kan føres op til Dækket, med Haanden paavirke Regulatoren,

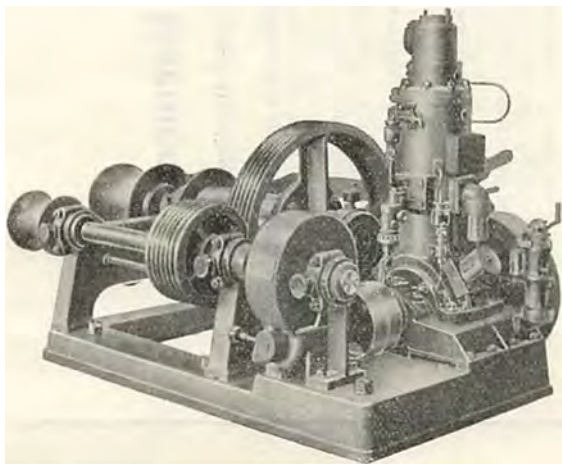


saaledes, at Motorens Omdrejningshastighed indstilles til det man i Øjeblikket ønsker.

En mere indgaaende Beskrivelse af Maskinens Detaljer vil her næppe være paa sin Plads, da de, der har Interesse heraf uden Vanskelighed vil kunne faa de fornødne Oplysninger gennem Tuxham, dog skal endnu omtales et Forhold, der har den største Betydning for enhver Skibsmotor, nemlig: Manøvreringen. Denne kan ved Skibsmotorer foregaa paa tre Maader, nemlig:

- 1) ved at forsyne Drivskruen med Drejehjul,
- 2) ved at indskyde en Gangskiftningskobling mellem Motoren og Skrueakseln,
- 3) ved at forandre selve Motorens Omdrejningsretning.

De to første Metoder bruger Tuxham ved mindre Motorer, derimod benyttes for større Motorer udelukkende den tredje Metode, altsaa Skiftning af selve Motorens Omdrejningsretning. Imidlertid kan dette ved Raaoljemotorer gøres paa to Maader, enten ved Hjælp af Kontraeksplosion, eller ved Hjælp af Trykluft, men da Erfaringen har vist, at Gangskiftningen ved Kontraeksplosion ikke er paalidelig, anvendes ved Tuxham-Motoren Gangskiftning ved Trykluft, hvilket foregaa lige saa sikkert og hurtigt, som Gangskiftning af en Skibsdampmaskine.



Tuxham-Raaoljemotoren udføres, foruden som stationær og transportabel, tillige i stor Udstrækning som Marinemotor i Størrelser fra 4 til 250 H. K., 1-, 2- og 4-cylindret. Foruden til Fremdrivning af Skibe finder Motoren tillige udstrakt Anvendelse i Forbindelse med Dynamoer, Hejlespil, Pumper og lign., saaledes anvendes Tuxham-Motordynamoer i stor Udstrækning ved Københavns Befæstningsanlæg, saavel til Belysning, som til Projektører, ligesom Tuxham-Raaoljemotorer med direkte koblede Dynamoer i stor Udstrækning findes installeret i de af Burmeister & Wain byggede Dieselskibe, saavel som i nogle af Det forenede Dampskibsselskabs Dampskibe; Tuxham-Motorspil udføres i Størrelser fra $\frac{1}{4}$ til 3 Tons.

Nogle Illustrationer vedføjes saavel af Motoren, som af en Skonnert til Reval, hvori den er installeret.

X.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er der ikke indtraadt større Forandringer. I de fleste Retninger har Raterne været nedadgaende, navnlig for Kulfragter, men da en Del Tonnage bliver lagt op rundt omkring, vil den nærmeste Fremtid maaske bringe nogen Bedring. Østen er det Marked, som ligger forholdsvis bedst i Øjeblikket. Krigsforsikringen af danske Skibe er nu en Kendsgerning, og forhaabentlig vil Ordningen vise sig at virke tilfredsstillende i Praksis, saa at danske Skibe med Fordel kan tage Konkurrencen op. Der sluttedes bl. a. som følger:

Østen. Sukker fra Java til udsøgt Havn U. K. 30/ pr. Oktober—November (6,000—8,000). Ren Ris Rangoon/Liverpool 30/, September. Fra Kurrachee indtil 18/6 net terms til U. K. (open charter) pr. September, 18/

til udsøgt Havn, 17/3 à 17/6 pr. Oktober—November. Erts 25/ Bombay/Filadelfia eller Baltimore, September.

Sørtehavet. Kun ganske enkelte Baade sluttedes. Der betalles 9/ N. C. pr. prompt (4,000).

Middelhavet. Erts 4/9 Algier/Ardrossan (3,500), 6/ La Goulette/West Hartlepool (3,800), 5/3 à 5/6 Kartagena/Middlesbro (3,000—4,000). Fra Huelva til Boston (Mass.) 8/ (4,800). Tinto terms, 7/3 Kingslynn (2,200), Tharsis terms. Bilbao c. 4/9 Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn fra Montreal 1/10 $\frac{1}{2}$ à 2/ til udsøgt Havn U. K. 2/4 $\frac{1}{2}$ à 2/6 fransk Atlanterhavshavn, prompt. Fra Golfhavn 2/6 udsøgt Havn U. K. 2/9 fransk Atlanterhavshavn, c. 3/ Middelhavet, September. — Planker 42/6 Montreal/Liverpool eller Manchester, 37/6 fra Bay of Foundy til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (store Baade) pr. September, 37/6 à 40/ fra Campbelltown. Hvede fra Stillehavet 37/6 til U. K. eller Kontinentet pr. Oktober—November.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 12/ O. C. for 5,000—6,000 Tons Baade pr. September, 12/6 à 13/ for mindre Baade, 6 d. Reduktion direkte Havn.

Østersøen. For tør Træmasse noteres 11/ à 12/ fra Østsvrig til Gravesend, Queenboro eller Skottlands Østkyst, for D. B. B. c. Hfl. 20 fra 3—4 Pladser Søderhamn eller Hernösand Distriktet til Amsterdam eller Rotterdam.

Kulfragterne. Fra Østkysten omkring 6/6 til Danmark for Baade paa c. 1,500—2,000 Tons, 7/9 à 8/ til Østsvrig, 8/6 à 9/ Vestitalien, 9/ Marseille, 8/6 Port Said. Fra Cardiff eller Newport 7/6 Barcelona, 6/9 à 7/ Genua, 7/3 Neapel, 8/6 Ankona, 8/ Port Said, 7/6 à 7/9 Las Palmas eller Teneriffa, 13/6 à 14/ River Plate.

Skrevet den 15. September 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsvrig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Forretning fremdeles stille, og der sluttes ikke Fragter i denne Fart tildels fordi, der kun udbydes faa Laster til Fragtrater, der ikke kan give Udbytte, naar Krigsassurance og øvrige forhøjede Udgifter skal dækkes, ligesom Søfolkene ofte og til fælles Tab fordrer dobbelt Hyre, hvad der helt umuliggør Sejlads. Krigsassurance, som nu endelig er traadt i Kraft, vil være til Sikring for de Skibe, som endnu er i Fart paa Udlandet, men ny Udrustninger synes udelukket for længere Tid.

Af Returfragter Vest fra er der kun ganske enkelte Tilbud til mindre Havne, 10 à 11 £ pr. Keel, medens Damperne besørger Trafiken til Havne, hvor der er Vand nok.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet i Øjeblikket gennemgaende ret stille og noget flovere. Af de nordtyske Pladser er ogsaa Wismar fremme med Saltsten til Danmark og noterer omkring 6 M.: endvidere kan nævnes Stralsund/Kiel, Byg. 6 M. Med Hensyn til Danmark er Byglasterne til Tyskland nu nærmest dækket; fra Provinserne sluttedes til 8. 7 og 6 M.: endvidere sluttedes nogle Hvedelaster til København, saaledes fra Stege 16 Øre og fra Rødvig 14 Øre. København er meget rolig og har Vanskelighed med at gennemføre over Minimalraterne. Sverig er for Stenlasters Vedkommende meget tilbageholden: enkelte Trælaster fra Sydsvrig til Danmark udbydes, men ikke til særlig lønnende Rater i Betragtning af de vanskelige Forhold.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationskole. Ved 2den Eksamen i 1914 var af Skolen indstillet ialt 22 Elever, nemlig 9 til den almindelige Styrmandseksamen (1ste Afdeling), 12 til den udvidede Styrmandseksamen (2den Afdeling) og 1 til Søteskipperprøven. 10 af Eksaminanderne blev imidlertid indkaldt til ekstraordinær Tjeneste ved Søværnet og vil først senere blive eksamineret, de øvrige bestod alle.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1370. Japan, Inland Sea—**Suo Neda.** Misaki—Existence of a buoy south-westward of approximate position. At a distance of about 2 miles south-westward, from the light-buoy situated off the extreme of the shoal spit extending from Misaki. Lat. 33° 51' 00" N., long. 131° 12' 57" E., on chart No. 3925. Description: A red conical buoy. Note: A note "Posn. approx." has been inserted against this buoy on the charts. (Notice No. 1370 of 1914, dated 24th August.)

Charts affected: No. 3925. Shimomoseki kaityo to Maruyama zaki. No. 2875, Nankai (Seto uchi). Publication: Japan Pilot, 1914, page 409.

No. 1374. French Indo-China—**Tong King Gulf.** Kua Nam Trien—**Buoy established.** Position. On the eastern edge of the middle bank, and at a distance of 6¹/₂ miles, 210° (S. 29° W. Mag.), from the fixed white light on the Banes d'Annam situated about one mile, southward, from the junction of the Song Chang with the Kua Nam Trien. Lat. 20° 54¹/₂' N., long. 106° 45¹/₄' E. Description: A black conical buoy with cylindrical topmark. Variation. 1° E. (Notice No. 1374 of 1914, dated 24th August.)

Chart affected: No. 775, Approaches to Haifong. Publication: China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 279.

No. 1390. Eastern Archipelago—**Sulu Sea.** Balabac strait, eastern approach—**Shoal reported.** Position. Lat. 8° 02' N., long. 118° 06' E. Depth. Not ascertained. Description: A coral shoal. Note: A note "Reported 1914" has been placed against this shoal on the charts. (Notice No. 1390, of 1914, dated 26th August.)

Charts affected: No. 967, Palawan island. No. 2660b, China sea, southern portion, eastern sheet. No. 1263, China sea. Publication: Eastern Archipelago, Part I., 1911, page 74.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, ank. Middlesbro 10./9. — Valborg, Jepsen, ank. Methil 14./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Kjøbenhavn 14./9. til Middlesbro. — Nordsoen, Nielsen, ank. Oscarshavn 14./9. — Fylla, Brinch, afg. London 14./9. til Nykjøbing F. — Rigmor, Uldall, afg. Esbjerg 15./9. til Sunderland. — Inger, Skou, afg. Aarhus 15./9. til Methil. — Nexos, Basse, ank. Newcastle 15./9. — Nerma, Degn, ank. Lemvig 13./9. — Marie, Nielsen, ank. Esbjerg 13./9. — Laura, Thøgersen, ank. Cadiz 12./9. — Yrsa, Larsen, pass. Skagen 11./9. for Leith. — Gerda, Iversen, ank. Immingham 12./9. — Dagmar, Sørensen, afg. Cadiz 12./9. til Barcelona. — Hebe, Gregersen, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Nora, Lauritsen, afg. Piteå 12./9. til Valencia. — Cito, Thoft, ank. Burntisland 11./9. — Anna, Jessen, ank. Karlskrona 11./9. — Polly, Mathiasen, afg. Stubbekjøbing 11./9. til Methil. — Thyra, Lund, afg. Horsens 11./9. til Methil. — Stella, Schiff, pass. Helsingør 11./9. for Leith. — Olga, Christensen, pass. Gravesend 11./9. for Newcastle.

Det ostasiatiske Kompagni. Bandon ank. Kjøbenhavn 11./9. — Fionia afg. Genua 9./9. udg. — Selandia ank. Bangkok 4./9. udg. — Arabien pass. Perim 24./8. udg. — Siam ank. Nikolajefsk 9./9. hjemg. — Malakka ank. Kristiania 9./9. udg. — Nata ank. San Pedro 6./9. udg. — Kina ank. Sundsval 13./9. udg. — Jutlandia ank. London 10./9. hjemg. — Indien afg. Karatsu 9./9. hjemg. — Trauquebar ank. Kjøbenhavn 3./9. — Anna ank. Aarhus 11./9. hjemg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 28./8. — Transvaal ank. Colon 3./9. hjemg. — Samui ank. St. Thomas 15./8. hjemg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 7./9. — Rhodesia ank. Port Louis 31./8. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. New York 4./9. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Greenock 3./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./9. — Russ, Petersen, ank. Glasgow 9./9. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1./9. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Methil 27./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Belfast 10./9. — Generalkonsul Pallsen, Christensen, afg. Campbellton 3./9. til Garston. — Vladimir Reitz Olsen, afg. Ardrossan 9./9. til Miramichi. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Miramichi 31./8. — Nawa, Dahl, ank. Campbellton 8./9.

Heimdal. Helga, Vanhen Hansen, afg. Swansea 12./9. — Martha, Christensen, ank. Helsingør 4./9. — Elna, Rahje, ank. Aalborg 29./8. — Therese, Pedersen, ank. Swansea 7./9. — Harriet, Larsen, ank. Klagshavn 12./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Charante 13./9. — Simone, Olesen, afg. Papenvik 10./9. — Jeanne, Olsen, afg. Karlskrona 12./9. — Vera, Riso, afg. Hartlepool 13./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Annine, Leth, ank. Mariager 31./8. — Betty, Lagesen, ank. Sunderland 14./9.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, afg. Aarhus 12./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Sealam 12./9. — Nordpol, Nielsen, ank. Ronne 10./9. — Fanny, Th. Nielsen, ank. West Hartlepool 10./9.

Orion. Orion, Hansen, afg. Methil 15./9.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ligger i Helsingør. — Gulfaxe, Petersen, afg. Wiborg 12./9. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Immingham 13./9. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 11./9. til Hull.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Kjøbenhavn 7./9. — Anna Mærsk afg. Methil 10./9. — Arnold Mærsk afg. Cape Race 7./9. — Chassie Mærsk ank. Helsingborg 6./9. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 3./9. — Hilda Mærsk ank. Nykjøbing F. 7./9. — Laura Mærsk ank. Huelva 26./8. — Lexa Mærsk afg. Odense 10./9. — Peter Mærsk afg. Huelva 4./9. — Sally Mærsk afg. Genua 8./9.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 15./9. for Rochefort. — Nelly, Clausen, pass. Skagen 15./9. for Stockholm. — Lilly, Bang, afg. Ipswich 14./9. til Sunderland. — Alexy, Sørensen, pass. Cape Wrath 14./9. for Wisby. — Dagny, Clausen, ank. Cabo de Gata 12./9. — Mary, Duhn, ank. Burntisland 13./9.

(Fortsættes efter »Danske Havne«.)

- 1910. Sicilien S.-Kyst. Kap Rossello. Fyr forandres.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 330/710. Genova 1914.)
 I en nær Fremtid slukkes Kap *Rossello* Fyr, da det skal forandres. Under Arbejdet tændes et midlertidigt Fyr, der viser hvidt To-Lyn hver 10^s, Lyn 0,32^s, Mørke 1,38^s, Lyn 0,32^s, Mørke 7,98^s. Lysevnen: 20 Sm. 37° 17' 36" N. 13° 27' 06" E.
- 1911. Sicilien W.-Kyst. Marsala. Scario. Lystønde forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 329/702. Genova 1914.)
 Lystønden NW. for *Scario* Pynt viser nu rødt Lys med Formørkelser. 37° 54' 15" N. 12° 24' 30" E.
- 1912. Sicilien W.-Kyst. Formica. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 329/704. Genova 1914.)
 Fyret paa Skæret *Formica* viser nu hvidt Lys med Formørkelser; i øvrigt uforandret. 37° 59' 17" N. 12° 25' 35" E.
- 1913. Sicilien W.-Kyst. Trapani. Ronciglio. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 329/703. Genova 1914.)
 Fyret paa Yderenden af Skæret *Ronciglio* viser nu grønt Lys med Formørkelser. I øvrigt uforandret. 38° 01' 00" N. 12° 30' 26" E.
- 1914. Malta. St. Pauls Bugt. Fortøjtønder udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1436. London 1914.)
 I *St. Pauls* Bugt er udlagt to Fortøjtønder, henholdsvis 0,55 Sm 28° og 0,24 Sm 14° fra det hvide, faste Fyr paa Molen ved S.-Siden nær ved Bunden af Bugten. 35° 57' 1/4" N. 14° 23' 3/4" E.
- 1915. Tyrkiet. Dardanellerne. Radiotelegrafering forbudt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2505. Berlin 1914.)
 Skibe, der løber ind i *Dardanellerne* skal nedtage deres Radiotelegraf-Apparater. W.-lige Indløb: 40° 01' 1/2" N. 26° 10' E.
- 1916. Bulgarien. Sorte Hav. Burgas. Bestemmelser om Besejling.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2506. Berlin 1914.)
 Skibe kan anløbe Bugten ved *Burgas* mellem Solopgang og Solnedgang med Hjælp af Lods. Indgaaende Skibe maa ikke overskride Linien *Sozopolis*—Kap *Emine* og skal afvente Lodsens paa Breddeparallellen gennem Øen *Anastasia* ved *Sozopolis*. *Burgas*: c. 42° 30' N. 27° 31' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/1873. København 1914.)
- 1917. Tripolis (Libyen). Tobruk. Grunde. Vrag.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 327/694. Genova 1914.)
 Følgende Grunde er fundet paa *Tobruk* Red:
 1. 7,9 m, 900 m 137²/₃° fra Flagstangen.
 2. 7,3 m, 760 m 153³/₄° - —
 3. 6,8 m, 710 m 158° - —
 4. 6,3 m, 660 m 144¹/₄° - —
 Nr. 1 har en Udstrækning paa c. 150 m i NNW.; mellem den og Land findes 7,1 m. Nr. 2 og 3 er sammenhængende i Retning E.—W. Nr. 4 har en Udstrækning paa c. 120 m i E.—W. med mindste Dybde paa Midten.
 920 m 185° fra Flagstangen ligger et Vrag i 8 m Vand.
Tobruk Bugt: 32° 04' N. 24° 00' E.
- 1918. Tunis. Djerba. Hount Souk. Afmærkning forandret.**
 („Avis aux Navigateurs“ 363/2092. Paris 1914.)
 Paa *Hount Souk* Red er Afmærkningen forandret saaledes:
 1. Den sorte Lystønde *Djerba* er flyttet og ligger nu saaledes, at derfra pejles *Tourgoeness* Fyr i 129¹/₂°, *Bordj Kebir* i 179° og *Bordj Djilidj* i 235¹/₂°. 33° 57' 06" N. 10° 51' 30" E.
 2. Ved et Løb, kaldet *Sidi Salem*, er der udsat 3 Pæle, henholdsvis paa 33° 55' 48" N 10° 50' 14" E (sort med Cylinder). 33° 55' 36" N. 10° 50' 00" E. (rød med

IX. Bekendtgørelser m. m.

1919. England. Engelske og skotske Fyr kan slukkes og Hjælpemidler sættes ud af Virksomhed.

Ifølge Indberetning fra den kgl. danske Gesandt i London, har det britiske Admiralitet meddelt, at alle Fyr, Bøjer og lignende Hjælpemidler for Søfarende ved Dag og ved Nat i engelske og skotske Farvande vil kunne forventes fjernede og sat ud af Funktion til et hvilket som helst Tidspunkt uden nærmere Varsel.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	
<i>England:</i>	
R 109	England, east coast. — Entrance to the River Humber.
R 1439	Scotland, east coast. — Fraserburgh.
R 1150	England, east coast. — River Thames. — Erith to Broadness.
R 362	China sea. — Patras reef and island.
R 450	West Indies. — Pedro bank and adjacent coast of Jamaica.
R 446	West Indies. — Jamaica.
R 2452	West Indies, Leeward Islands. — Virgin Islands. — Sheet 3: Tortola island to Culebra.
† 1914	England, south coast. — Looe harbour.
<i>Frankrig:</i>	
T	Supplement Nr. 1 aux Instructions Nr. 941. Côte Nord du Maroc, Algérie, Tunisie.
T	Supplement Nr. 1 aux Instructions Nr. 934. Côte Sud de France et Corse.
<i>Holland:</i>	
R 224	Vaarwaters naar de Zuiderzee (Nordblad). 1 : 50 000.
R	Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel deel V.
<i>Tyskland:</i>	
R 138	Nordsee, Deutsche Küste: Elbmündung. 1 : 50 000.
R 104	Ostsee, Deutsche Küste: Die Trave von Travemünde bis Lübeck.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

1920.

Advarsel til Handelsskibe.

Marineministeriet advarer paa det bestemtteste alle Handelsskibe, for deres egen Sikkerheds Skyld, mod at sejle med blændede Lantorner eller uden Lantorner i Farvande, i hvilke de krigsførende Orlogsskibe kan formodes at opholde sig.

I. Østersøen.

1921. Sverrig. Blekinge Skærgaard. Nättraby. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 37/967. Stockholm 1914.)

Paa en Duc d'Albe ved Munden af *Nättrabyå* er tændt et hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 2^a. Lysevnen: 5 Sm. 56° 11' 25" N. 15° 32' 50" E.
(Kort Nr. 160 og 206.)

1922. Tyskland. Kiel Fjord. Friedrichsort. Stormvarsler midlertidigt indstillet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/2578. Berlin 1914.)

Indtil videre gives ingen Stormvarsler ved *Friedrichsort*, hverken Dag eller Nat. 54° 23½' N. 10° 11½' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1923. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser.

Den 16de, 17de, 18de, 19de, 21de, 22de, 23de, 24de, 25de, 26de, 28de, 29de og 30te September samt den 1ste, 2den og 3die Oktober afholdes Skydeøvelser ved *Jægerspris* fra Kl. 10½ Fm. til Kl. 2½ Fm. Paa de Dage, der skydes, hejses Signalfag om Morgenen tidligt paa *Krobløngbakke*, c. 1000 m WNW. for *Christiansminde* samt paa *Carolinehoj* c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene. Under Skydningen er det forbudt at komme W.-Kysten af *Horns Herred* ud for *Øvø* og *Øvø* områdene.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 1924. Danmark. Vorupør. Fyr atter tændt.**
Fyret paa *Vorupør Læmole* er atter tændt. $56^{\circ} 57' (33'') N.$ $8^{\circ} 21' (50'') E.$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/1737. København 1914.)
- 1925. Danmark. Graadyb. Ankring forbudt.**
Det er forbudt at ankre paa den Del af Flakket mellem *Sædenstrand* og *Fovrfeld* Aa, der begrænses mod N. af Linien „*Sædenstrand* Fyrene overet“ og mod S. af en Linie fra Udløbet af *Fovrfeld* Aa i SW.-lig Retning. *Sædenstrand* Fyr: c. $55^{\circ} 29', 9 N.$ $8^{\circ} 24', 3 E.$
- 1926. Nordsøen. Helgolandsbugten. Vrag rapporteret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/2574. Berlin 1914.)
En Mast, der rager c. 2 m over Vandet, er set paa c. $55^{\circ} 11' N.$ $6^{\circ} 12' E.$
- 1927. Nordsøen. Oplysninger om Miner.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 213/1951. 's-Gravenhage 1914.)
Den kommanderende Søofficer ved *Humber* meddeler:
Miner er rapporteret paa følgende Steder:
1. Ved *Southwold* mellem $51^{\circ} 55' N.$ og $52^{\circ} 30' N.,$ W. for $3^{\circ} E.$
2. Ved *Newcastle* mellem Pejlingerne NE. og SE. af *Tynemouth* og mellem 20 og 30 Sm derfra.
3. Ved *Flamborough* mellem $53^{\circ} 40' N.$ og $54^{\circ} 15' N.,$ mellem Linien henholdsvis i 8 og 30 Sm Afstand fra Kysten.
4. 14 Sm ENE. fra *Outer Dowsing* Fyrskib.
Fiskerskibet *Searcher* meddeler at have stødt paa en Hindring, antagelig Mine, paa c. $53^{\circ} 58' N.$ $0^{\circ} 38' E.;$ den stod derfra i 222° og stødt igen paa en Undervands-Hindring; derfra gik den til $53^{\circ} 51' N.$ $0^{\circ} 45' E.,$ hvor den saa 2 drivende Fartøjer, som tilsyneladende indeholdt en Mine.
Paa et Omraade, der strækker sig 10 Sm N. hen fra *Outer Dowsing* Fyrskib og c. 20 Sm fra Kysten, er der Fare for at træffe Miner.
Det engelske Krigskib *Endeavour* udlægger Tønder mellem Fyrskibene *Outer Dowsing* og *Spurn.* *Endeavour* fører de reglementerede Lys.
Miner er udlagt 14 Sm ENE. fra *Outer Dowsing* og 30 Sm E. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra *Tynemouth.*
Naar Skibe i *Humber* passerer Krigsskibe, maa de ikke have større Fart end 8 Knob.
- 1928. England E.-Kyst. Themsen. Begrænsning af Sejlads.**
Ifølge telegrafisk Underretning fra det danske Gesandtskab i *London* har det engelske Admiralitet bekendtgjort, at det er nødvendigt fra den 15de September d. A. at lukke visse Løb i Adgangen til *Themsen.* Alle indgaaende, fremmede Skibe skal anløbe den nye Lods-Station, der er oprettet i Nærheden af *Tongue* Fyrskib, eller en af de eksisterende Lods-Stationer, nemlig: *Sunk* Fyrskib, *Margate,* *Deal* og *Dover,* og maa føres til deres Bestemmelsessted af en autoriseret Lods. Alle udgaaende Skibe skal, før de afsejler, antage en autoriseret Lods til at tage dem til Søs. *Tongue* Fyrskib: $51^{\circ} 30' N.$ $1^{\circ} 23' E.$
- 1929. England E.-Kyst. Humber. Forskrifter for Sejlads i Taage.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 219/2002. 's-Gravenhage 1914.)
Den kommanderende Søofficer ved *Humber* meddeler, at naar Vejret er saa usigtbart, at man kun kan se $\frac{1}{2}$ Sm frem, skal al Skibsfart, ogsaa af Fiskerskibe, ophøre paa et Omraade, der mod E. begrænses af en Linie fra *Spurn Point* over *Bull* Fyrskib til S.-Kysten af *Humber* Floden, og mod W. af en Linie i NE.—SW. gennem *Middle* Fyrskib i Munden af *Humber.* Skibe, der befinder sig paa nævnte Omraade, naar Taage sætter ind, skal ankre til Vejret er klart. Overtrædelser vil medføre Anholdelse eller

1930. England E.-Kyst. Humber. Vrag.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1474. London 1914.)
Et Vrag med en Mast c. 2 m over Vandet ligger sunket mellem *Svarte Bank* og NW.-Enden af *Broken Bank* paa c. 53° 25' N. 2° 05' E.

1931. England E.-Kyst. Tees Bugt. Tønde udlagt ved Losseplads.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1479. London 1914.)
En grøn og gul lodret stribet Spidstønde er udlagt ved en Losseplads for Fvld, 3,1 Sm 79° (misv. E. $\frac{1}{2}$ S.) fra *South Gare Fyr*, paa 54° 39 $\frac{1}{4}$ ' N. 1° 03' W. Lossepladsen ligger W. for en Cirkelbue med den nævnte Tønde som Centrum og en Radius af 0,5 Sm, samt mellem Pejlinger af Tønden 320° og 186°.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1932. England S.-Kyst. Folkestone. Undervandsklokke.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1487. London 1914.)
En Undervandsklokke, der giver 12 Slag hvert Minut, og som ligger ved E.-Enden af *New pier* eller Bølgebrvder ved *Folkestone* Havn, sættes i Virksomhed, naar Postdamperen fra *Vlissingen* kommer ind om Natten. 51° 04 $\frac{1}{2}$ ' N. 1° 11 $\frac{3}{4}$ ' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1933. Frankrig. Saint-Nazaire. Oplysning om Taagesignal.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 376/2166. Paris 1914.)
Taageklokken paa Hovedet af W.-Molen ved *Saint-Nazaire* Forhavn holdes kun i Virksomhed paa de Tider, da Havnen er aaben for Trafik, nemlig: 1) om Dagen fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. i Tiden 1ste Marts—1ste November og fra Kl. 7 Fm. til Kl. 6 Em. i Tiden 1ste November—1ste Marts. 2) om Natten i 5 Timer omkring Højvande, nemlig 2 $\frac{1}{2}$ Time før og 2 $\frac{1}{2}$ Time efter Tabellernes Højvandsklokkeslet.
Saint-Nazaire: 47° 16' N. 2° 12' W.

1934. Nova Scotia. Halifax. Løb gennem Minefelt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 90/282. Ottawa 1914.)
Gennem et Minefelt er afmærket et Løb til *Halifax*, hvilket skal benyttes af alle Skibe, medens Krigstilstanden varer. Det gaar fra *Neverfail Shoal* til Søs i Mærket „Cita-dellet overet med *Sandwich* Pynt“. Yderenden er mærket med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formorkelser; den ligger midt imellem den ydre Lys- og Flojttønde og *Sambro* Lys- og Flojttønde. Tønderne paa Løbets Styrbords Side er røde; paa Bagbords Side er de sorte. Løbet holdes frit for Miner. Skibe, der benytter anden Adgang, maa selv tage Følgerne.
Neverfail Shoal: 44° 33',₃ N. 63° 30',₈ W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1935. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Sabine Bank. Klokketønde ombyttet med Lystønde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1477. London 1914.)
Klokketønden Nr. 2 c. 3 $\frac{1}{2}$ Sm E. for *Sabine Bank* Fyr er ombyttet med en

1936. Curacao. Willemstad. Fyrbelysning midlertidig slukket.
Paa Grund af Krigstilstanden er Fyrbelysningen, Lystønden iberegnet, midlertidig slukket ved *Willemstad*, som ligger paa $12^{\circ} 06'$ N. $68^{\circ} 56'$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1937. Italien E.-Kyst. Brindisi. Havnearbejder. Sejlads begrænset.
Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den herværende *italienske* Gesandt foretages for Tiden forskellige Arbejder i *Brindisi* Havn. Som Følge deraf er der udlagt Bøjer i Havnen for at angive det Omraade, hvor Sejlads vil være forbundet med Fare. Skibe kan gaa ind i Havnen fra Solopgang til Solnedgang, men de skal gaa gennem et 150 m bredt Løb imellem 2 hvide Bøjer med rødt Flag. *Brindisi*: $40^{\circ} 39'$ N. $17^{\circ} 59'$ E.

1938. Bulgarien. Sorte Hav. Varna. Besejling.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/2595. Berlin 1914.)
Varna Havn kan nu besejles om Dagen. Indgaaende Skibe skal stoppe ved Munningen af *Kamtschik* paa c. $43^{\circ} 00'$ N. $27^{\circ} 55'$ E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1939. England. Pladsen for observerede Miner bedes opgivet.
(„Notice to Mariners“ for „Foreign-going Ships“. 1ste April—1ste September 1914. London, 1ste September 1914.)

Det *engelske* Admiralitet anmoder Søfarende, der observerer Miner, om saa nøjagtigt som muligt at bestemme disses Plads ved Krydspejlinger eller bedst mulige Pladsbestemmelser. Lodskud i Nærheden har ogsaa Betydning, og hvor det lader sig gøre, bedes udlagt en vel forankret, kendelig Mærkebøje i Minens Nærhed. Disse Forholdsregler er ønskelige, for at *engelske* Krigsskibe kan uskadeliggøre Minerne.

1940. Norge. Bestemmelser om Radio-Telegrafering paa norsk Søterritorium.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/304. Kristiania 1914.)

Paa Skibe, der fører fremmed Flag og befinder sig paa *norsk* Søterritorium, maa — selv om der for samme haves Tilladelse fra det fremmede Lands Myndigheder — Telegrafering og Telefonering uden Traad kun ske under Iagttagelse af de Bestemmelser, som derom fattes af Kongen eller den, han dertil bemyndiger, af hvem for øvrigt al Telegrafering eller Telefonering fra saadanne Skibe kan forbydes, for saa vidt Omstændighederen kan skønnes at kræve dette.

1941. Østerrig-Ungarn. Grænser for Søterritorium.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/2575. Berlin 1914.)

Grænsen for *østerrig-ungarsk* Søterritorium er sat til 6 Sm fra Fastland, Øer, Skær og tørfaldende Grunde samt fra Sømærkerne paa overflydte Grunde. Ved Bugter, der ikke er over 12 Sm brede, regnes Grænsen fra en ret Linie paa det Sted, hvor Bugtens Munding er nærmest ved at være 12 Sm bred.

1901. Cuba. Kap San Antonio. Strom. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 33/2798. Washington 1914.) Søfarende Opmærksomhed henledes paa de stærke og uregelmæssige Strømme ved Kap *San Antonio*, navnlig i Stormtiden om Efteraaret. En Gren af *Gulfstrømmen* sætter ind S. om Kap *San Antonio* hen over det forholdsvis lege Vand ved Kap *Corrientes*; med S.-lig Vind bliver Farten ofte 4 Knob. Skibene bør holde sig midt i *Yucatan* Strødet og bør ikke prøve at skyde Genvej fra S.-Kysten af *Pines* Øen. Et Skib kan paa een Nat blive sat 40 Sm ud af sit Bestik. Langs S.-Kysten af *Cuba* fra *Cayo Largo* til Kap *Corrientes* sætter Strømmen haardt ind og er meget farlig for Sejladsen. Kap *San Antonio*: 21° 55' N. 85° 00' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/380. København 1906.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1902. Spanien S.-Kyst. Algeciras. Oplysning om Fyr og Havn.**

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 30/718. Madrid 1914.) Fyret paa Yderenden af *Villanueva* Mole viser midlertidigt hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Molen er 100 m lang; dens Retning er 346½°. Fyret paa *Galera* eller *Alfonso XIII* Mole viser midlertidigt hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 8 m. Molen er 295 m lang; dens Retning er 65°. *Algeciras*: c. 36° 07' N. 5° 26' W.

1903. Frankrig. Nouvelle. Lystønde slukket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 362/2087. Paris 1914.) Den sorte Lystønde, der viser rødt, fast Lys ud for Enden af S.-Molen ved *Nouvelle* Havn er slukket indtil videre. 43° 00' 44" N. 3° 04' 15" E.

1904. Frankrig. Canal Saint-Louis. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 362/2088. Paris 1914.) *Canal Saint-Louis* Fyr, som lyste over 227½°, mellem Pejlingerne 721½° og 300°, yser nu kun over 225½°, mellem 721½° og 298°. 43° 23' 26" N. 4° 52' 19" E.

1905. Frankrig. Marscille. Lystønde udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 362/2089. Paris 1914.) En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys er udlagt udenfor Arbejderne ved Mole G, c. 480 m fra *Madrague* Tværmoles N.-Mole og c. 760 m E. for Ydermolens Forlængelse. 43° 20' 02" N. 5° 20' 42" E.

1906. Frankrig. Toulon. Losseplads afmærket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 359/2064. Paris 1914.) Ved 2,5 m Grænsen i *Seine* Bugten ved *Toulon* Red er en Losseplads for Fyld afmærket med 6 sorte Tønder. Pladsens Midte ligger 1050 m 55° fra Indløbet til *Seine* Havn. Havnefyret: 43° 06' 12" N. 5° 53' 00" E.

1907. Italien W.-Kyst. Livorno. Belysning forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 328/695. Genova 1914.) Fyrene paa N.-Enden og paa S.-Enden af den krumme Bølgebryder og Fyret paa W.-Enden af *Veghara* Bølgebryder er nu forandrede. c. 43° 32½° N. 10° 17¼' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/900. København 1914.)

1908. Italien W.-Kyst. Terracina. Mole bygges.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 319/688. Genova 1914.) *Terracina* Havnemole forlænges. For Øjeblikket staaer Fyret c. 50 m inden for Molens Yderende. Muligvis bliver det flyttet udad. Fyret: 41° 16' 55" N. 13° 15' 35" E.

1909. Sicilien. Messina. Fortøjtønder udlagt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 328/700. Genova 1914.) Midt i *Messina* Havn ligger der nu 5 Fortøjtønder til Bænk for store Skibe.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motorstøbe & Henshold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsviude er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.**1876. Rusland. Hvide Hav. Miner ikke udlagt.**

(„Bericht an Zeevarenden“ Nr. 217/1982. s-Gravenhage 1914.) *Archangel* Havn og det *Hvide* Hav er fri for Miner og andre Hindringer. Hvis Miner skulde blive udlagt, vil det forud blive meddelt de neutrale Stater.

1877. Norge. Kristiansund. Bolgsvaet. Mindre Dybde paa Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/238. Kristiania 1914.) Der er fundet 4,5 m Dybde paa 7,3 m Baalen N. for *Vorholm* ved Indløbet til *Bolvaag*. *Vorholm*: 63° 05' N. 7° 47' E.

1878. Danmark. Holmslands-Klit. Klegod Baake nedlagt.

Klegod Baake er permanent nedlagt. 56° 04' N. 8° 06' E. (Kort Nr. 180 og 255. Danske Lods Side 105 og 106. Søm.-Fort. Side 19.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1536. København 1914.)

1879. Tyskland. Elben. Krautsand. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/2559. Berlin 1914.) Den røde Lysvinkel i *Krautsand* Fortyr, hvilken viste To-Lyn i Pejlingerne mellem 218½° og 230½°, og som varede indgaaende Skibe for Vraget af *Vandalia*, er borttaget. En ny rød Lysvinkel med To-Lyn er indsat mellem Pejlingerne 286° og 292°; i denne Vinkel maa der ikke ankræs, da der endnu findes Rester af Vraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1846. København 1914.)

1880. Holland. Wester-Schelde. Nauw van Bat. Tønde forsvundet.

(„Bericht an Zeevarenden“ Nr. 211/1985. s-Gravenhage 1914.) Spidstønde 36 a i *Nauw van Bat* er forsvundet og bliver ikke udlagt igen. 51° 23' 40" N. 4° 11' 04" E.

1881. England. Themsen. East Knob. Tønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 324/1866. Paris 1914.) *East Knob* Tønde er flyttet 0,07 Sm 330° hen i 10 m Vand; fra den nye Plads pejles NW. *Shingle* Baake i 96½°, 1,92 Sm Afstand. 51° 31' 30" N. 1° 08' 35" E.

1882. England. Themsen. South Edinburgh Channel. Tønde ombyttet med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1423. London 1914.) Tønde Nr. 4 ved W.-Siden af *South Edinburgh Channel* er ombyttet med en rød Tønde, der viser rødt Lys mod E. Fortøjtønder hvor 58. Lys

1883. England E.-Kyst. Outer Gabbard NE. Vrag.
(¹)Notice to Mariners" Nr. 1465. London 1914.)
Vraget af Damperen *Maryland* ligger sunket c. 20 Sm NE. for *Outer Gabbard* Fyrskib, paa 52° 12½' N. 2° 28¾' E. Det er farligt for Sejladsen.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1884. Skotland W.-Kyst. Bo Faskadale. Lystøndes Plads.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1457. London 1914.)
Bo Faskadale røde Lystønde, der viser røde Blink, ligger 0,2 Sm NW. for den tidligere Plads i Kortene og 0,65 Sm 293° (misv. NW. ¼ W.) fra *Bo Faskadale* N.-lige Top. 56° 48' N. 6° 06,½' W.

1885. Irland NW.-Kyst. Inishiny Bugt. Mindre Dybde.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1455. London 1914.)
Dybden er aftaget kendetligt i *Inishiny* Bugt. Som Følge heraf er Ankerplads-Betegnelsen i Kortene borttaget. 55° 05' N. 8° 20' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1886. Island W.-Kyst. Hafnarfjördr. Røttelse til „F. f. S.“ Nr. 48/1800. København 1914.

Bagfyrrets Flammes Højde er 25 m.

1887. Island W.-Kyst. Reykjavik. Fyr tændt.

Paa den Mole, som bygges ved *Reykjavik* fra Batteriet i NW.-lig Retning, er tændt 2 røde Lanterner, lodret for hinanden, paa Yderenden af Bygningsstillaet. Flammens Højde: 4 og 5 m. Brændetid: 1ste August—15de Maj. *Reykjavik*: 64° 08,7' N. 21° 35,4' W.

1888. Island W.-Kyst. Snøfjallanes. Svörtuloff. Fyr tændt.

Svörtuloff nye, hvide Lystyr, c. 2000 m S. for *Snøfjallanes* Fyr, er tændt. c. 64° 52' N. 24° 03' W.

(Kort Nr. 233, 239 og 250. Islandske Lods Side 68. Fyr-Port. Nr. 627 A.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1098. København 1914.)

1889. Island W.-Kyst. Önverðarnes. Fyr forandret.

Önverðarnes Fyr er nu forandret til et hvidt Lystyr. 64° 53' 05" N. 24° 02' 50" W. (Kort Nr. 233, 239 og 260. Islandske Lods Side 68. Fyr-Port. Nr. 628.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1098. København 1914.)

1890. Afrika. Kap Lopez Bugt. Tonde findes ikke.

(¹)Avis aux Navigateurs" Nr. 364/2095. Paris 1914.)
Tonden, der laa 1,5 Sm 113° fra *Alongubana* Pylt ved Yderenden af *Alagon* Grunden, findes ikke mere. 0° 41' S. 8° 47' E.

1891. Afrika. Loango Bugt. Ankerplads.

(¹)Avis aux Navigateurs" Nr. 364/2096. Paris 1914.)
Skibe med indtil 4 m Dybgaende kan ankre nogenlunde i Læ for Dønningen i Nærheden af en Ponton, som ligger forankret paa et Sted, hvortil Havnefyret pejles i 139°, 1,35 Sm Afstand. Man bør ikke ankre i SE.-Delen af Bugten af Hensyn til de stærke Rullinger der. 4° 39' S. 11° 48' E.

1892. Azorene. Torceira. Sorreta. Fyr brænder uregleret.

1893. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bugt. Spruce Head. Tønde ombyttet med Klokketønde.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 33/2781. Washington 1914.)
Spruce Head Tønde 3 er ombyttet med en Klokketønde. 44° 18' 35" N. 68° 57' 35" W.

1894. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Spring Point Ledge. Grund fundet.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 33/2783. Washington 1914.)
En Stengrund, der er c. 100 m lang i N.—S. og c. 50 m bred, har 9,1 m Vand nær ved N.-Enden, 470 m 80½° fra *Spring Point Ledge* Fyr. 43° 39' 10" N. 70° 13' 07" W.

1895. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Bailey Rock. Lys-tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1453. London 1914.)
Bailey Rock Lystønde er ombyttet med en Lys- og Klokketønde Nr. 1, der viser hvidt Et-Blink. 40° 54' 09" N. 73° 45' 41" W.

1896. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Ambrose Kanal. Afmærkning af Vrag.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 33/2787. Washington 1914.)
Afmærkningen ved Vraget af Lodsbaaden *New Jersey* er en Lys- og Klokketønde. 40° 28' 51" N. 73° 54' 17" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1718. København 1914.)

1897. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Red. Sowell Point. Fyr ødelagt.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 33/2780. Washington 1914.)
Sowell Point Spirit Fyr er ødelagt ved Kollision. 36° 58' 59" N. 76° 18' 36" W.

1898. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Cumberland Sund og Ferdinandia Indløb. Tønde ombyttet med Lystønde.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 33/2793. Washington 1914.)
North Jelly Tønde 2 er ombyttet med en Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 30° 43' 05" N. 81° 24' 15" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1899. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos Floden. Tønder flyttet.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 33/2786. Washington 1914.)
Brazos River Entrance Tønde 1 er flyttet og ligger nu i 6,9 m Vand ½ Sm uden for Molehovedene og 60 m SW. for en Linie i Retning af N.-Molen. Fra Tønden pejles *Brazos River* Fyr i 316½°, 2 Sm Afstand.

Brazos River South Jelly Tønde 3 hedder nu *Brazos River Jelly* Tønde 3; den er flyttet og ligger i 5,3 m Vand c. 0,2 Sm uden for Molehovedene og c. 60 m SW. for en Linie i Retning af N.-Molen. Fra Tønden pejles *Brazos River* Fyr i 316°.

Brazos River North Jelly Tønde 2 hedder nu *Brazos River Jelly* Tønde 2; den er flyttet og ligger i 6,1 m Vand c. 0,2 Sm uden for Molehovedene og c. 150 m NE. for *Brazos River Jelly* Tønde 3. Fra Tønden pejles *Brazos River* Fyr i 313¼°. *Brazos River* Fyr: 28° 56' 47" N. 95° 18' 30" W.

1900. Mexiko. Tamaulipas. Tampico. Oplysning om Fyr. Pannco Floden. Dybde.

(¹)Bericht aus Zeevarenden" Nr. 214/1959. 18-Gravenhage 1914.)
Det grønne, faste Fyr paa *La Barra* N.-lige Havnehoved brænder uregelmæssigt; den 4de Juli d. A. viste det hvidt, fast Lys. 22° 16' N. 97° 48' W.
Paa det N.-lige Havnehoved 0,62 Sm inden for Fyret staar en rød Fyrbaake, og paa det S.-lige Havnehoved 0,69 Sm inden for Fyret staar en hvid Fyrbaake, men paa

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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 Tølgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodsør. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Ishryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinge hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litsen penge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 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>Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibabyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejet bragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firma 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.
Faaborg.	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 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 forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbygger samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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 Lodtakster af 1903; Kultyldere 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 Lædning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Lædning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 300 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, 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.
Horsens.	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 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 Kølhalsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	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.	Bolværkspenge: 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. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genindføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejdsformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fode 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.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7.0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7.0 m, Bolværkerne 1,3 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1908. Bugsering efter Attale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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.	Staalskibshyggeri og Reparationsværft, mange Køhalspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 (uofnøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas snavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, 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 uforuden.	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. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Kolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Allue og for udgaaende 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	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 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.	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, 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.
Nykjøbing Falster.	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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøen-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 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.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandede stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforneden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsafrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods. Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørget af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibbyggerier. Ophalerbeddinger, 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.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja, Elvstrom, afg. Limhamn 12./9. til Rødby Havn.

Æro. Vigeland, Jacobsen, ank. St. John N. F. 7./9. — Enigheden, Jensen, ank. Aarhus 14./9. — Kejserinde Dagmar, Carlsen, afg. Kjøbenhavn 12./9. p. R. t. Grangemouth.

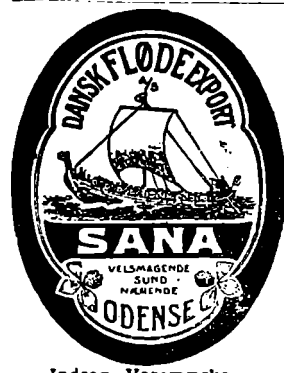
Sejlskibe.

Svendborg. Anna Elisabeth, Larsen, ank. Kjøbenhavn 7./9. — Apollo, Nielsen, ank. Fowey 8./9. — Meta, Møller, ank. Faro 5./9. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Fowey 9./9. — Falken, Rasmussen, ank. Fowey 9./9. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Leiths Red 9./9. — Yrsa, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 9./9. — Ruth, Larsen, ank. Dysart 10./9. — Constance, Hansen, ank. Fowey 9./9. — Olga, Rasmussen, ank. Runcorn 9./9. — Ørnen, Robach, ank. Troense 10./9. — Emanuel, Hansen, ank. Skive 11./9. — Anna, Fisker, ank. Hundsted 11./9. — Ludvig, Brandt, ank. Odense 12./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Thuro 12./9. — Ariel, Ravneose, pass. Hirtshals 12./9. — Alfred, Clausen, ank. Nyborg 13./9. — Dagmar, Petersen, ank. Sunderland 14./9. — Emilie, Rasmussen, ank. Thuro 12./9. — Gefion, Lund, ank. Rudkjøbing 13./9. — Norden, Olsen, ank. Rudkjøbing 13./9. — I. Koføed, Hansen, ank. Skagen 13./9. — London, Andersen, ank. Göteborg 11./9. — Willemoes, Eriksen, ank. Leith 13./9. — Minerva, Fuglsang, ank. Thuro 14./9. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./9. — Triton, Jensen, ank. Dysart 14./9.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Boness 7./9. — Acasia, Jensen, ank. Ronne 9./9. — Valkyrien, Weber, ank. Dingle 8./9. — Norden, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 10./9. — Mars, Stegmann, ank. Aalborg 10./9. — Neptun, Skals, ank. Haderslev 10./9. — Avance, Bager, afg. Riga 10./9. til Marstal. — Marie, Raahauge, ank. Helsingørs Red 11./9. p. R. t. Skotland. — Nordland, Albertsen, ank. Bandholm 11./9. — Iris, Stegmann, ank. Aalborg 11./9. — Inverurie, Friis, ank. Aalborg 11./9. — Johanne, Jørgensen, afg. Drobak 11./9. til Dysart. — Thyra, Hansen, ank. Falmouth 11./9. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Sundsvall 11./9. — Maaen, Mortensen, er ank. til Herringnick N. F. — Salus, Andersen, ank. Sundsvall 12./9. — Maren, Albertsen, ank. Lissabon 12./9. — Frem, Christoffersen, ank. Thorshavn 13./9. — Tvorøyri, Vatson, ank. Troon 12./9. — Adjutor, Koch, ank. Skelskjør 12./9. — Nauta, Stærke, ank. North Sydney 13./9. — Solon, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 13./9. — Poseiden, Rasmussen, ank. Kristiansand 13./9. — Thor, Petersen, ank. Plymouth 14./9. p. R. t. Hamburg. — Kodan, Hansen, ank. Fort de France 13./9. — I. A. Kromann, Christensen, pass. Inishtrahull 13./9. p. R. t. Irland. — Nathalia pass. Dover 5./9. vestg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. September 1914. — Navigationsforstander L. Nic. Sørensen. — The Baltic and White Sea Conference's Generalforsamling i London. (Sluttet.) — Tuxham Motoren. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekонтроlerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faae hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Export A/S

Indreg. Varemærke.

ODENSE.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtampere.

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.: „Danakelloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
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 Provinser.
Post-Adresse: Kristiansgade 2. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

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: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: CopenSura. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.
i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10766.

WATER CLERK

fra stor udenlandsk Havneby søger Engagement. Behersker 4 Sprog, stort Bekendtskab i Søfartskredse, har de sidste 6 Aar været selskabelig Repræsentant for Skibsværft. Bill., mrkt. 2091, modtager »Det 20. Aarhundrede«, Frederiksberggade 26.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder Fredagen den 25. September 1914 Kl. 3 Efterm. extraordinær Generalforsamling i Hotel »Kongen af Danmark«, Holmens Kanal Nr. 15, her i Staden for efter den hidtilværende Formand, Kaptajn A. V. Knudsens dødelige Afgang at foretage Valg af en ny Formand og til Fastsættelse af dennes Lønning.

Opmærksomheden henledes paa, at Medlemmer, der, naar Generalforsamlingen afholdes, er paa Rejser eller paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindret i at møde ved Generalforsamlingen, dog kunne deltage i Valget ved Afgivelse af Stemmeseddel, naar de for de færendes Vedkommende mindst 14 Dage før Generalforsamlingens Afholdelse fremsætter Begøring herom til Foreningen. Der bliver derefter tilstillet de paagældende Medlemmer trykte Stemmesedler, som, efter af vedkommende Medlem at være udfyldt og underskrevet, i anbefalet Brev inden Generalforsamlingen tilstilles Foreningen i lukket Konvolut med Paaskrift: »Stemmeseddel«.

Kjøbenhavn, Holmens Kanal Nr. 18, d. 15. Aug. 1914.

P. B. V.

Otto Hansen,
Viceformand.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 58 Telf. 120.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmægler.
Agenter for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havarilagerer. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benths's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Møglaren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandetræde 3.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristenser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedle
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/2}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Hill-Madsen*

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

Slagterforretningen
„JOMSBORG“

AARHUS, vis & vis Rullebroen,
Alt Kød og Dellkatessevarer til
Skibsprovianterung.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager
Spectaltitel: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),

anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Telefon 5430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frelgth“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

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 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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

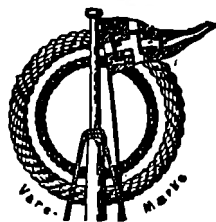
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres. samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra Kjøbenhavn, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra Kjøbenhavn, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra Kjøbenhavn hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedet fra Kjøbenhavn, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra Kjøbenhavn og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

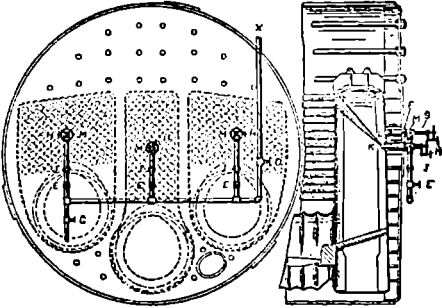
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. September 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073



¶ 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 DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	--	---	--	------------------------

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filiat: 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 Tong købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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“.

TUX- RAAOLIE- MARINE- MOTORER
MOTORSPIL MOTOR- DYNAMOER etc. **HAM**
Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1912 & 1913 **GULDMEAILLE** 1912 & 1913
TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

H. H. ADRIAN — Kobbersmeder — Ait Skibsarbejde udføres. Specialitet: **Skibsklosetter** —
Nyhavn 37

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

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. Forskudsudgiften 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,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

og
Chr. Schjerbecks Efferf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
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 Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire

(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner
n. m.

Reparationer
udføres.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbauken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve ill vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Natteföön 427. — Post Box 14

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.



OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dylde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavn, den 24. September 1914.

Den af Handelsministeriet under 29. August d. A. nedsatte Kommission, der den 5. d. M. afgav Betænkning angaaende Skibes Forsikring mod Krigsfare, har den 17. ds. afgivet ny Betænkning ledsaget af et Udkast til Lov om Forsikring af Varer imod Krigsfare til Søs.

Herefter er der den 18. af Handelsministeren i Folketinget blevet forelagt Forslag til en midlertidig Lov i Overensstemmelse med Kommissionens Udkast.

Lovforslaget, der gengives omstaaende, gaar i det væsentlige ud paa følgende:

Til Forsikring imod Krigsfare af Varer, der forsendes med danske Skibe, dannes et Forsikringsinstitut med Støtte af Staten og under Medvirken af danske Forsikringselskaber samt af et Konsortium, dannet med Overtagelse af ovennævnte Forsikring for Øje. Staten afslutter Overenskomst med Forsikringselskaberne og Konsortiet angaaende Forsikringens Overtagelse.

Det foreslaaede Forsikringsinstituts Oprettelse er forberedt gennem Aftaler mellem Regeringen, Forsikringselskaberne og et i Loven omtalt Konsortium. Dette sidste er dannet med en Kapital paa 6 Millioner Kroner og tæller som Deltagere flere af vore Hovedbanker, Det forenede Dampskibsselskab, Det østasiatiske Kompagni og en Række Tramprederier.

Loven, der fik en velvillig Modtagelse i Tinget, henvises til en hurtig Behandling i et Udvalg, der kom til at bestaa af følgende 15 Medlemmer:

N. Neergaard, Ths. Larsen, Jensen Sønderup, P. Th. Nielsen, Slebsager, Birch, Hauge, Andreasen, Vald. Olsen, H. P. Hansen (Slagelse), Ivar Berendsen, Mosgaard-Kjeldsen, G. Fog Petersen, Rasm. Rasmussen og Schovelin.

Dette Udvalg har den 21. ds. afgivet en Betænkning, ledsaget af visse Ændringsforslag, som ligeledes gengives omstaaende. Som man vil se af Betænkningen, har det været Udvalget magtpaaliggende, uden dog at bryde det i Lovforslagets §§ 1 og 3 fastslaaede Princip: at Forsikringen som Regel kun skal omfatte Varer forsendte med danske Skibe, at aabne Bestyrelsen selv Adgang til, naar den skønner, at Hensynet til vigtige danske Import- og Eksportinteresser taler derfor, og ingen Betænkeligheder af anden Art stiller sig derimod, ogsaa at lade Vareforsendelser med andre neutrale Magters Skibe indgaa under Forsikringen. Til denne Hensigt stiller Udvalget derfor Forslag om en noget ændret Affattelse af Forslagets § 3, og for at bringe alle i Riget hjemmehørende Skibe ind under Betegnelsen »dansk Skib« stiller Handelsministeren et Forslag om en Ændring af Forslagets § 9. De øvrige foreslaaede Ændringer er overvejende af formel Art.

Betænkningen er afgivet enstemmig, idet dog et enkelt Medlem har gjort den Anskuelse gældende, at det vilde have været at foretrække, og en mere enkel Ordning, om Staten og Forsikringselskaberne havde paataget sig Vareforsikringen paa et rent forretningsmæssigt Grundlag, saaledes at dog en mindre Del af Risikoen skulde løbes af Forsikringstageren som Selvforsikring, og man saaledes havde renonceret paa det i Lovforslaget omtalte Konsortiums Medvirkning.

Det samme Medlem gør derhos gældende, at Lovens Formaal ikke paa langt nær vil ske Fyldest ved en Begrænsning af Forsikringen til Gods i danske Skibe, da

navnlig Landets Import i største Omfang kræver fremmede Skibes Medvirkning. Han udtaler derfor det Haab, at den eventuelle Bestyrelse vil have Øjet aabent for dette Forhold, saa det ikke bliver en Naadesag at faa sit Gods forsikret i andre neutrale Magters Skibe.

Med de nævnte Ændringer vedtoges Forslaget den 21. ds. i Folketinget og Dagen efter i Landstinget, og er saaledes færdigt fra Rigsdagen. Herved er paany en heldig Foranstaltning truffet til Sikring af Opretholdelsen af dansk Skibsfart og Forretningsliv under de nuværende vanskelige Forhold.

Passage af Kieler-Kanalen. I Følge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Hamburg er Betingelserne for, at Handelsskibe kan passere Kieler-Kanalen, følgende:

Tyske Skibe med hel tysk Besætning kan passere gennem Kanalen.

Brandfarlig Ladning, saasom Sprængstoffer i al Almindelighed, Petroleum og Karbid i Partier paa over 50 Tons, Cement, Pimpsten, Koks saavel som alle andre Stoffer, som bliver til en fast Masse i Vandet i Partier paa over 100 Tons, maa ikke medføres. Skibe paa over 2.000 Tons Netto eller 20 Fods Dybgaende kan ikke gøre Regning paa at komme gennem Kanalen; saadanne Skibe meddeles kun undtagelsesvis Tilladelse, og der maa derfor i Forvejen forespørges hos »Station Marinekommissar des Kaiser-Wilhelm-Kanals«. Alle øvrige Betingelser meddeles Skibene førend Indsejlingen i Kanalen.

Neutrale Skibe maa omlade i Kiel. Undtagelser sker kun, hvor det drejer sig om Afvikling af Engagements, der er indgaaet før Krigens Udbrud, og Bestemmelse herom træffes i hvert enkelte Tilfælde. Skibenes Fribord maa være mindst 80 cm., og de maa kun sejle om Dagen.

Danske Skibsrederes Krigsforsikring. Da denne Forsikring nu er i fuld Virksomhed, og Forsikring allerede er tegnet for et betydeligt Beløb, finder vi det rigtigt at bringe i Erindring, at Forsikringslovens § 6 b. a. bestemmer, at Forsikringen ikke omfatter Skade eller Tab forvoldt ved Overtrædelse af kgl. Anordning af 6. August 1914 angaaende de Regler, der bør iagttages til Betyggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter, og at nævnte Anordning har været optaget i nærværende Blads Nr. 33 for 13. August d. A.

Norsk Søretskendelse. Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler, at Sørøtten i Kristianssand fornylig i Medfør af den norske Solovs § 82, sidste Passus, har afsagt en Kendelse, hvorved Besætningen paa et norsk Skib, der ikke under de nuværende Forhold turde gaa over Nordsøen, er bleven kendt berettiget til at afmønstres.

I Norge, hvor Dommen har vakt nogen Opsigt og ikke ringe Frygt for Konsekvenserne, er den paagældende Sørøts Kendelse ikke bindende for andre Sørøtter, ligesom vedkommende Departement har udtalt, at det ikke kan anerkende den af Sørøtten hævdede Fortolkning af Søloven.

Besejlingen af Casablanca. Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler, at det for Tiden ikke er tilladt Skibe at gaa ind til Casablanca' Havns Ankerplads om Natten.

Konsulatvæsnene. Den 18. Juni 1914 har Udenrigsministeriet ansat J. Douglas af Gibraltar som ulønnet Vicekonsul under det kgl. Konsulat dersteds.

Den 29. Januar 1914 har Udenrigsministeriet ansat J. Vervey af Semarang som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Batavia.

Norsk Vare-Krigsforsikring. Kristiania, den 8. September. Aktieselskabet Norsk Vare-Krigsforsikring blev i Dag konstitueret her med en Kapital paa 1,300,000 Kr., fordelt paa 650 Aktier, hvoraf de 25 pCt. er indbetalt. (Ritz. Bur.)

Panama-Kanalen. New York, den 1. September. Panama-Kanalen er aabnet for Trafiken.

Havnen i Esbjerg. Esbjerg, den 15. September. En heftig Storm har anrettet betydelig Skade paa Arbejdet ved den ny Trafikhavn. Fangdæmningen er gennembrudt, og de store Cementblokke ligger væltet mellem hinanden. Vandet har flere Steder oversvømmet den gamle Havn; før det synker, kan Skaden ikke overses.

Nord for den ny Fiskerihavn er en Fiskekutter strandet; de om Bord værende Fiskere reddede sig i Land.

Dødsfald. En af Sverigs største Skibsredere, W. B. B. Lundgreen af Göteborg, er den 15. ds. i en Alder af c. 58 Aar afgang ved Døden i London, paa en Forretningsrejse til Amerika.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 97/1913, afsagt den 24. Februar 1914. Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for Dampskibet »Renteria«s Rederi og Assurandører mod Dampskibet »Smut«s Rederi og Assurandører.

Den 19de August 1913 Kl. c. 9½ om Aftenen fandt der omtrent ud for Helsingørs Red et Sammenstød Sted mellem det norske Dampskib »Renteria«, der var paa Rejse fra West Hartlepool til Stockholm med en Ladning Kul og Dampskibet »Smut« af Kjøbenhavn, paa Vej fra sidstnævnte By til Newcastle i Ballast.

Det fremgaar af Sagen, at Skibene hver gik med en Fart af 8—9 Sm., at Vejret var sigtbart, og at de havde set hinanden længe — c. 10 Minutter eller mere — før Kollisionen. De kom omtrent lige mod hinanden, dog saaledes, at »Smut« havde »Renteria«s røde Lanterne c. ½ Streg om Styrbord, medens »Renteria« havde »Smut«s grønne Lanterne lidt om Bagbord. Det var saaledes »Smut«, der var vigepligtig. »Smut« gav imidlertid først Styrbords Ror i sidste Øjeblik; en halv Snes Minutter efter, at »Renteria«s Lanterner var bleven synlige. Færgeren, der gaar mellem Helsingør og Helsingborg, var lige kommen ud fra Helsingør. »Smut«s Udkig var gaaet ned for at klare Trosser, og »Smut«s Fører syntes hovedsagelig at have haft sin Opmærksomhed henvendt paa Færgeren, for hvilken han ganske i Strid med Søvejsreglerne sagtnede Fart, noget Færgeren ikke tog Hensyn til, idet den desuagtet gik agten for »Smut«. »Renteria« holdt sin Kurs og Fart, indtil Skibene var saa nær hinanden, at »Renteria«s Fører ansaa et Sammenstød for uundgaaeligt, hvis han ikke ændrede Kursen. Han drejede da til Bagbord omtrent samtidig med, at »Smut« drejede til Styrbord. Da han opdagede, at ogsaa »Smut« drejede, slog han fuld Kraft Bak, men Sammenstødet fandt desuagtet Sted, idet »Renteria« med sin Styrbords Bov ramte »Smut«s Bagbords Side agten for Maskindækket midt-

skibs. Det synes, at begge Skibe har signaleret den foretagne Drejning, og efter hvad Føreren af Færgeren har forklaret, kom »Smut«s Signal et Øjeblik før »Renteria«s, men »Smut«s Fløjte synes at have været i Uorden, og i al Fald maa det antages, at »Renteria« ikke har hørt dette Fløjtesignal.

Ved Sammenstødet led begge Skibe Skade. Skaden er for »Renteria«s Vedkommende opgjort til Kr. 15,269.62 og for »Smut« til Kr. 27,869.33. Parterne, der hver for sig hævder, at Skylden for Sammenstødet maa tilskrives Modparten, har under nærværende Sag gensidig søgt hinanden tilpligtet at betale den litte Skade, Hovedcitanterne, Firmaet Jansen & Co., som Repræsentant for Dampskibet »Renteria«s Rederi og Assurandører, med Renter fra Hovedstævningens Dato den 2den December 1913, Kontracitanterne, Dampskibet »Smut«s Rederi og Assurandører, med Renter fra Kontrastævningens Dato den 8. December s. A., hvorhos begge Parter har paastaat sig tillagt Sagens Omkostninger.

Efter det under Sagen oplyste maa Retten gaa ud fra, at »Renteria« ikke har ændret Kurs for paa et Tidspunkt, da Skibene virkelig var hinanden saa nær, at »Renteria«s Fører har været berettiget til at anse Faren for Sammenstød for overhængende, saaledes at det ikke havde været forsvarligt af ham at vente længere med at foretage den Manøvre, som han maatte anse nødvendig for at undgaa Sammenstødet.

»Smut« maa betragtes som havende begaaet en meget alvorlig Fejl ved uden Nødvendighed at have ventet saa længe som sket med at gaa af Vejen.

Det Skib, der efter Søvejsreglerne har Vigepligten, har Pligt til at vige i Tide, saaledes at der ikke ved Frygt for øjeblikkelig Fare fremkaldes urigtige Manøvrer fra det andet Skibs Side. »Renteria«s Manøvre findes under de foreliggende Omstændigheder hjemlet ved Søvejsreglernes Art. 27, og hele Skylden for Sammenstødet at maatte lægges paa »Smut«, der saaledes vil have at betale den »Renteria« ved Sammenstødet tilføjede Skade.

Kontracitanterne vil herefter være at dømme efter Hovedcitanternes Paasland, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 150 Kr.

Skibsfarten og Krigen.

Vi har modtaget følgende:

Ved Begyndelsen af Verdenskrigen blev ikke alene de krigsførendes, men ogsaa de neutrals Staters Skibsfart lamslaet. Afsluttede Fragter annulleredes i store Mængder, Besætningerne indrømmedes omtrent dobbelte Gager for Eksport- og Kulskibe, hvilke senere ogsaa maatte betales for andre Skibe, Miner udlagdes i Nordsoen til stor Fare for Sejladsen og foranledigede flere Skibsforlis, Krigsforsikring betaltes i dyre Domme med 1 pCt. af Værdierne fra Østskotland og 1½ pCt. fra Østengland til danske Havne, ekstra Ulykkesforsikringspræmie for Besætningerne indrømmedes, Fornødenheder og andre Udrustningsgenstande forhøjedes betydeligt i Pris.

Saaledes var Forholdene her i Danmark straks efter Krigens Udbrud, hvad der selvfølgelig maatte medføre Krav om højere Fragter i Forhold til de forhøjede Udgifter eller Oplægning af Skibene til stor Skade for alle Parter, altsaa Standsning af et saa omfattende Erhverv som Søfarten er. Resultatet blev Oplægning af den største Del af Flaaden i Nord-Østersøfarten, idet de forhøjede Fragter, der kunde dække de store Udgifter, kun holdt sig i faa Dage, for derefter at gaa ned til Rater, som ikke dækkede Udgifterne, men kun resulterede i Tab samt Risiko ved Miner i Søen.

Hvorledes stillede og stiller Forholdene sig nu for danske Skibe overfor vore Nabolande Norges og Sverigs Skibsfart?

Ja, her i Danmark fik vi omsider, men meget sent, oprettet en Krigsforsikring for danske Skibe, og de af Bestyrelsen fastsatte Præmier for de enkelte Rejser er der intet væsentlig at sige til efter det Kendskab, som til Dato haves, saa der her er indtraadt Lettelse paa dette Omraade, selv om Ekspeditionen til at begynde med var noget langsom. De øvrige ovenfor nævnte ekstra Udgifter maa imidlertid fremdeles afholdes, hvorfor de fleste Redere foretrækker Oplægning.

Den norske Regering og de norske Skibsredere var hurtigere i Vendingen med at ordne Krigsforsikring paa sine Skibe, og til Præmier som var og er minimale, medens forhøjet Gage, hvad der for mindre Skibe andrager c. 1 shilling pr. Ton, ikke betales, hvorimod Livsforsikringen forhøjedes mere end her i Danmark, hvad der maa betragtes som praktisk.

Sverig har ordnet sig paa en tilnærmelsesvis lignende Maade, saa det er indlysende, at danske Skibe ikke kan konkurrere med vore Nabolande. Her til kommer at det er betydelig dyrere at forsikre Ladninger i udenlandske end i egne Skibe, hvad der medfører lavere Fragter for danske Skibe med udenlandske Ladninger (egne Skibe for egne Ladninger).

Det er indlysende, at Skibsfarten der dækker betydelige Beløb af Landets Indtægter, under disse Forhold kun vil dække et minimalt Beløb paa Indtægtssiden, men derimod medføre store Tab for Landet i Almindelighed og for Skibsfartens Udøvere i Særdeleshed.

Eksportbaadens og Kulskibenes Rederier har været kortsynede i deres store Indrømmelser af Udgifter for danske Skibe, og Følgen er, at norske og liddels svenske Skibe besørger den hovedsagelige Trafik med Kullaster til danske Provinshavne til Fragtrater, der ikke kan dække Udgifterne for danske Skibe, som derved tvinges til Oplægning.

Der er almindelig Stemning mellem Skibsredere for at holde Skibene i Fart selv om der ikke kan paaregnes Udbytte, thi det giver dog Omsætning af Penge og Besætningerne fortjener sin Gage, men naar det giver betydelig større Tab at sejle end ved Oplægning, da er der, om end til Tab for saa mange, intet andet at gøre end dette sidste.

Skibsredere.

Kongelig Anordning

om

Fastsættelse af Statuter for „Krigsforsikringen for danske Skibe“.

(Udstedt den 12. September 1914.)

Statuter for Krigsforsikringen for danske Skibe.

I.

Almindelige Bestemmelser.

Navn, Formaal og Hjemsted.

§ 1.

„Krigsforsikringen for danske Skibe“ er et gensidigt Forsikrings-Institut, dannet i Henhold til Lov Nr. 202 af 10. September 1914 om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare — herefter kaldet „Loven“ — og paa Grundlag af de i nævnte Lov indeholdte Bestemmelser.

Institutet, hvis Sæde og Værneting er Kjøbenhavn, har til Formaal at overtage Kaskoforsikring af danske Skibe imod Krigsfare paa de i Statutterne nærmere angivne Betingelser.

Medlemmer.

§ 2.

Medlemmer af „Krigsforsikringen for danske Skibe“ er dels samtlige de Rederier, der ejer de ifølge Loven forsikringspligtige danske Skibe, forsaavidt angaar saadanne, dels Rederier, der benytter sig af den i Loven hjemlede Adgang til at indmelde deres Skibe til Forsikring, alt fra den Dag at regne, da Anmeldelse er afgivet til Institutets Bestyrelse, jfr. Loven § 1.

Ledelse.

§ 3.

Institutet ledes af en Bestyrelse, bestaaende af 6 Medlemmer, hvoraf 3 udnævnes af Kongen, medens 2 vælges af Dansk Dampskibsrederiforening og 1 vælges af Dansk Sejlskibsrederiforening, alle for Institutets hele Virketid.

Hvervet som Bestyrelsesmedlem er lønnet.

Storrelsen af Lønningerne, af hvis samlede Beløb den ene Halvdel udredes af Statskassen, den anden af Institutets Midler, fastsættes af Kongen.

§ 4.

Bestyrelsens Formand udnævnes af Kongen.

Bestyrelsen vælger blandt de ovennævnte kongevalgte Medlemmer en Næstformand, der, naar Formanden er forhindret, træder i dennes Sted.

Bestyrelsesmøder afholdes saa ofte Formanden bestemmer det, eller mindst to af Bestyrelsens øvrige Medlemmer forlanger det.

Over Forhandlingerne føres en Protokol, som efter hvert Møde underskrives af samtlige i Mødet deltagende Bestyrelsesmedlemmer.

Sagerne afgøres i Moderne ved simpel Stemmeafstemning, saaledes at i Tilfælde af Stemmelighed Formandens (Næstformandens) Stemme gør Udslaget.

Til gyldig Vedtagelse af en for Institutet forbindende Beslutning, særlig Fastsættelse af Præmier og Vilkaar for en enkelt Forsikring eller af en General-Tarif udkræves, at foruden Formanden (Næstformanden) mindst tre af de øvrige Medlemmer er til Stede.

§ 5.

Bestyrelsen har den fuldstændige Ledelse af Institutet. Den fastsætter Policeformularer og Præmien for hver enkelt Risiko og mulige særlige Betingelser samt fører Tilsyn med de daglige Forretningers Udførelse.

Bestyrelsen antager og afskediger en Forretningsfører og det øvrige fornødne Personale, opretter Kontrakt med dem og fastsætter deres Lønninger og Reglerne for deres Virksomhed.

§ 6.

Til at tegne Institutet udkræves Underskrift af Formanden eller Næstformanden i Forbindelse med et af de øvrige Bestyrelsesmedlemmer. Dog kan Bestyrelsen bemyndige et eller flere af de øvrige Bestyrelsesmedlemmer samt Forretningsføreren til indenfor nærmere angivne Grænser ved deres Underskrift at forpligte Institutet.

Fastsættelse af Præmier, Forsikringsværdi og Forsikringssum.

§ 7.

De af Bestyrelsen fastsatte Præmier beregnes enten for hver enkelt Rejse eller som Aarspræmier. Disse sidste kan til enhver Tid af Bestyrelsen ændres for den tilbagestaaende Del af Forsikringstiden, for saa vidt Risikoforholdene efter Bestyrelsens Skøn forandrer sig.

§ 8.

Forsikringssummen fastsættes af Bestyrelsen svarende til den Værdi, der som Takst er fastsat for det paagældende Skibs ordinære Kaskoforsikring, hvorom Rederiet er pligtig at meddele Bestyrelsen fornøden Oplysning.

Saafernt vedkommende Rederi fremlægger Bevis for, at Interesséforsikring er tegnet for det paagældende Skib, er det berettiget til at faa den ordinære Kasko-Takst forhøjet med et Beløb svarende til højst 15 pCt. af denne, dog ikke med et højere Beløb end, hvad der er tegnet som Interesséforsikring.

Forsikringssummen kan ikke overstige 750,000 Kr.

Saafernt den ordinære Kasko-Takst nedsættes, er vedkommende Rederi pligtig til uophødelig at give Institutets Bestyrelse Meddelelse herom, og denne bestemmer da, om, og i hvilket Omfang, Forsikringssummen skal nedsættes.

Forvaltning.

§ 9.

Over Institutets Indtægter og Udgifter føres Regnskab efter Bestyrelsens Bestemmelse.

Den Kassebeholdning, som Institutet til enhver Tid maatte have, skal anbringes paa den Maade, som Bestyrelsen bestemmer.

Hvad der midlertidig maatte mangle til Udredelse af Institutets Udgifter, kan tilvejebringes ved Laan. Kun de Laan forpligter Institutet, som er oplaget med Bestyrelsens til Forhandlingsprotokollen meddelte Sanktion.

Regnskabet revideres af Revisions- og Forvaltningsinstitutet i Kjøbenhavn.

§ 10.

Af de af Institutet indkasserede Præmier afgives 5 pCt. til Statskassen som Vederlag for den af denne i Henhold til Loven overtagne Garanti.

Derhos udredes af Præmiebeløbet 15 pCt. til de Forsikringsselskaber, hvormed der træffes Aftale om Overtagelse af en tilsvarende Procentdel af Institutets Risiko.

Afvikling.

§ 11.

Ved Krigsforsikringens Ophor afvikles Institutets Forhold efter de af Kongen fastsatte Bestemmelser.

Et eventuelt Overskud fordeles mellem Medlommene i Forhold til de af hvert Skib erlagte Præmier.

Af et muligt Underskud udreder Statskassen 35 pCt., de Forsikringsselskaber, med hvem der er afsluttet Overenskomst, 15 pCt., indtil det i Overenskomsten med Forsikringsselskaberne fastsættes Maksimum, medens Resten fordeles paa de forsikrede Skibe i Forhold til de erlagte Præmier.

II.

Forsikringsbetingelser.

§ 12.

For Forsikringen gælder — for saa vidt de i Følge Krigsforsikringens Natur og under Hensyn til de i Statutterne indeholdte Bestemmelser kan finde Anvendelse — de almindelige Regler i Konventionen af 2. April 1850, de københavnske Police-Betingelser og de Principper for Skadesopgørelse, der knytter sig hertil.

Præmiens Betaling. Risikoens Begyndelse.

§ 13.

Præmien betales kontant mod Udlevering af Police, og Forsikringen faar først Gyldighed, naar Policen med Paategning om Præmiens Betaling er udleveret.

For Aarsforsikrings Vedkommende omlægges Præmien kvartalsvis forud. Dog kan Bestyrelsen, naar særlige Forhold foreligger, tildele Betaling i maanedlige Rater.

Risikoens Omfang.

§ 14.

Forsikringen dækker:

1. Al Skade, som godtgøres at være en Følge af Krig eller af Statsmagters Forholdsregler i Anledning af Krig, og som ikke omfattes af Kaskoforsikring.
2. Tab, som forvoldes ved, at et Skib for en Tid unddrages Rederens Disposition ved Opbringelse, Beslaglæggelse eller lignende direkte Indgriben fra krigsførende Magters Side. Saadant Tab erstattes med de ved Unddragelsen forarsagede direkte og besværlige Omkostninger samt desuden med en Afsavnsgodtgørelse af 6 pCt. aarlig af den forsikrede Værdi for den Tid, hvormed Afsvanstiden overstiger 30 Dage.

Forsikringen omfatter ikke Skade eller Tab,

- a) indtraadt under Rejse, som ikke er anmeldt for og godkendt af Bestyrelsen, eller
- b) forvoldt ved Skibets Overtrædelse af kgl. Anordning af 6. August 1914 angaaende de Regler, der her iagttages til Betyggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter.

Erstatning.

§ 15.

Erstatningskrav opgøres af Bestyrelsen, eller saafremt Bestyrelsen finder det hensigtsmæssigt, eller Forsikringstageren begærer det, af en dansk Dispaicher.

§ 16.

I Tilfælde af partikulært Havari, der falder indenfor denne Polices Omraade, gælder Bestemmelserne i Solovens § 198.

§ 17.

Erstatninger, godkendte af Bestyrelsen, anvises af denne til Udbetaling senest 1 Maaned efter, at Godkendelse har fundet Sted.

Hvis Omstændighederne maatte tale derfor, er Bestyrelsen berettiget til at udbetale Forskud paa Erstatning.

Bestyrelsen afgør, om Forsikringstageren af saadanne Forskud skal svare Rente, der i saa Fald beregnes efter 6 pCt. p. a.

Ophør. Ristorno.

§ 18.

Udmeldelse af Institutet kan, hvad enten det drejer sig om pligtig eller frivillig Forsikring, ikke finde Sted.

§ 19.

Kommer Danmark i Krig, ophører Forsikringen fra det Tidspunkt, paa hvilket Krigstilstand er indtraadt.

Et Skib, som paa det Tidspunkt er til Søs, skal dog være forsikret indtil dets Ankomst til ikke fjendtlig Havn, saafremt Skibsforeren, naar han bliver vidende om Krigen, snarest muligt søger ind til nærmeste, ikke fjendtlig Havn. Ogsaa Skib i fjendtlig Havn kommer ind under denne Bestemmelse, forsaavidt det afgaar til nærmeste, ikke fjendtlig Havn inden 24 Timer efter Krigstilstandens Indtræden eller inden anden Frist, som fastsættes for danske Skibes fri Afgang fra vedkommende fjendtlige Havn.

§ 20.

For Ristorno af erlagte Præmier gælder følgende Regler:

- a. Hel eller delvis Ristorno kan af Bestyrelsen indrømmes af Præmie fastsat for en enkelt Rejse, naar den anmeldte Rejse enten slet ikke paabegyndes eller ophører tidligere end anmeldt.
- b. Forsikringstageren har Krav paa Ristorno pro rata temporis, naar i den løbende Forsikringsperiode
 1. en af Bestyrelsen godkendt Oplægning i sikker Havn finder Sted af et Skib, der er dækket ved Aarsforsikring,

2. Forsikringssummen nedsættes af Bestyrelsen i Henhold til foranstaaende § 8,
3. Forsikringen ophører i Medfør af foranstaaende § 19,
4. Løven ophæves.

Forslag til midlertidig Lov

om

Forsikring af Varer imod Krigsfare til Søs.

(FremSAT i Folketinget den 18. September 1914.)

§ 1.

Til Forsikring imod Krigsfare af Varer, der forsendes med danske Skibe, dannes et Forsikringsinstitut med Støtte af Staten og under Medvirken af danske Forsikringsselskaber samt af et Konsortium, dannet med Overtagelse af ovennævnte Forsikring for Øje. Staten afslutter Overenskomst med Forsikringsselskaberne og Konsortiet angaaende Forsikringens Overtagelse.

§ 2.

Forsikringsinstituttet, der benævnes »Dansk Krigs-Soforsikring for Varer«, forestaas af en Bestyrelse paa 10 Medlemmer, hvoraf 5, deriblandt mindst 2 Repræsentanter for Vareejernes Interesser, udnevnes af Kongen, 2 vælges af de i § 1 nævnte Forsikringsselskaber og 3 vælges af Konsortiet.

Kongen beskikker Bestyrelsens Formand og Næstformand samt fastsætter Statutterne og Lønninger for Bestyrelsens Medlemmer. I øvrigt bestemmer Bestyrelsen selv sin Arbejdsordning og antager den fornødne Medhjælp. Halvdelen af Lønningerne til Bestyrelsens Medlemmer udredes af Staten.

§ 3.

Forsikring i Henhold til denne Lov kan kun finde Sted for Vareforsendelser i Indlandet eller Forsendelser af Varer til Danmark eller af danske Varer til Udlandet og kun, for saa vidt Varerne forsendes med dansk Skib; dog kan Kongen bestemme, at ogsaa Vareforsendelser med andre neutrale Magters Skibe kan indgaa under Forsikringen, naar ganske særlige Omstændigheder efter Bestyrelsens Skøn taler derfor.

§ 4.

Ladningen forsikres for den Værdi, der som Takst er fastsat for dens almindelige Soforsikring, dog ikke udover Fakturaværdien med Tillæg af 5 pCt. Er Ladningen ikke soforsikret, fastsætter Bestyrelsen Forsikringsværdien indenfor samme Grænse. Forsikringssummen for en enkelt Skibsladning maa ingen Sinde overstige et Beløb af 1,000,000 Kr. Forsikringstageren har Adgang til selv at overtage Risikoens for en Del af Ladningen.

Præmierne fastsættes af Bestyrelsen for hver enkelt Rejse under Hensyn til de til enhver Tid bestaaende Tilstande.

Præmien kan inddrives ved Udpantning.

35 pCt. af Præmiebeløbet tilfalder Staten, 20 pCt. Forsikringsselskaberne og 45 pCt. Konsortiet.

§ 5.

Forsikring i Henhold til denne Lov omfatter kun Skade, som godtgøres at være en Følge af Krig eller af Statsmagters Forholdsregler i Anledning af Krig, og som ikke omfattes af den almindelige Soforsikring.

Forsikringen omfatter ikke Skade eller Tab, indtraadt under Rejse, som ikke er anmeldt for og godkendt af Bestyrelsen.

§ 6.

Erstatningskrav i Henhold til denne Lov udredes under Statens Garanti af Institutet. Beløb, der i Medfør af nævnte Garanti forskudsvis er udredede af Staten, forrentes af Institutet med en Rente lig Nationalbankens til enhver Tid fastsatte laveste Diskonto.

Den af Institutet overtagne Risiko samt Institutets Administrationsudgifter bæres med 35 pCt. af Staten, med 20 pCt. af Forsikringsselskaberne og med 45 pCt. af Konsortiet.

§ 7.

Kommer Danmark i Krig, ophører Forsikringen fra det Tidspunkt, Krigstilstand er indtraadt.

Ladning om Bord i et Skib, som paa det Tidspunkt er til Søs, skal dog være forsikret indtil Skibets Ankomst til ikke fjendtlig Havn, saafremt Skibsforeren, naar han bliver vidende om Krigen, snarest muligt søger ind til nærmeste, ikke fjendtlig Havn. Ogsaa Ladning om Bord i Skib, der befinder sig i fjendtlig Havn, kommer ind under denne Bestemmelse, for saa vidt Skibet afgaar til nærmeste, ikke fjendtlig Havn inden 24 Timer efter Krigstilstandens Indtræden eller inden anden Frist, som fastsættes for danske Skibes fri Afgang fra vedkommende fjendtlige Havn.

§ 8.

De Dokumenter vedrørende Forsikringen, som maatte oprettes mellem Institutet og Forsikringstagerne samt mellem Staten, Forsikringsselskaberne og Konsortiet, er stempelfri.

§ 9.

Ved »dansk Skib« forstås i denne Lov et saadant, der opfylder Betingelserne i Solovens § 1.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvide* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

- 1965. Sverrig. Gotland S.-Kyst. Hoborg. Oplysning om Fyr.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/988. Stockholm 1914.)
Det ny Fyr og Taagesignalstationen ved *Hoborg* vil ikke komme i Virksomhed før 1915. $56^{\circ} 55' 20''$ N. $18^{\circ} 09' 04''$ E.
(Kort Nr. 205 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1010. København 1914.)
- 1966. Sverrig. Södertälje. Skydning.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38. Stockholm 1914.)
Fra Skansen ved *Hörningsholm* vil der finde Skydeøvelser Sted imod fast og bevægeligt Maal i *Himmerfjärden*. En Time før Skydningens Begyndelse hejses paa *Skansholmens* Udkigsstation et rødt Flag eller en rød Lanterne, som forbliver hejst saalænge Skydningen varer. c. $59^{\circ} 03'$ N. $17^{\circ} 42'$ E.
- 1967. Sverrig. Bottniske Bugt. Stora Fjäderägg. Oplysning om Fyr.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/987. Stockholm 1914.)
Det ny Fyr og Taagesignalstationen ved *Stora Fjäderägg* vil ikke komme i Virksomhed for 1915. $63^{\circ} 48' 30''$ N. $21^{\circ} 00' 25''$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1837. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 1968. Danmark. Sundet. Lille-Grund NW. Lys- og Klokketønde atter i Orden.**
Lys- og Klokketønden *Lille-Grund NW.* er atter i Orden. $55^{\circ} 32'$ ($20''$) N. $12^{\circ} 44'$ ($30''$) E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 55/1943. København 1914.)
- 1969. Danmark. Smaalands-Farvandet. Vejrø Fyr NE. Vrag borttaget.**
Vraget af Fiskerfartøjet c. $\frac{1}{2}$ Sm NE. for *Vejrø Fyr* er borttaget. *Vejrø Fyr*: $55^{\circ} 02' 19''$ N. $11^{\circ} 22' 23''$ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 55/1944. København 1914.)
- 1970. Danmark. Store-Bælt. Langelands-Bælt. Dag- og Natskydning.**
Fra den 28de September ti den 20de Oktober afholdes Skydeøvelser af Flaadens Skibe i *Langelands-Bæltet*. Skydningen finder Sted saavel om Natten som om Dagen. Om Natten skydes som Regel ind over *Omotofte* og *Omø Staalgrunde*. Naar der skydes

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1971. Danmark. Kattegat. Lysegrund. Fyr i Uorden.
Lysegrund Fyr brænder uregelmæssigt. Det vil snarest blive bragt i Orden.
56° 18' 11" N. 11° 47' 58" E.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1972. Italien W.-Kyst. Savona. Fyr slukket. Tidsignal ophørt.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 342/727, 364/760 og 761. Genova 1914.)
De to Piller, som var opført i Vandet under Bygningen af Molen N. for Havnekontoret i *Savona* Havn, er borttaget, og de to røde Fyr, som brændte paa dem, er slukket. Tidssignalet, som gaves ved Artillerikasernen *S. Giacomo*, er ophørt. 44° 19' N. 8° 29 $\frac{1}{2}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1302. København 1914.)
1973. Italien W.-Kyst. Livorno. Bifyr slukket.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 344/729. Genova 1914.)
Det grønne, faste Bifyr, der brændte under Fyret paa N.-Enden af den krumme Mole ved *Livorno*, er slukket. 43° 33' 05" N. 10° 17' 19" E.
1974. Sicilien E.-Kyst. Siracusa. Tønde udlagt.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 344/731. Genova 1914.)
I *Siracusa* Havn er udlagt en rød Tønde c. 480 m 298° fra *Gesuiti* Klokketaarn. c. 37° 02',₅ N. 15° 18',₂ E.
1975. Italien S.-Kyst. Cotrone. Fyr forandres.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 342/724. Genova 1914.)
I Slutningen af September 1914 forandres Fyret ved *Cotrone* nye Havn til at vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. 39° 05' 20" N. 17° 08' 06" E.
1976. Italien S.-Kyst. Gallipoli. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 342/723. Genova 1914.)
Fyret paa E.-Enden af *Gallipoli* Havnemole viser nu grønt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. 40° 03' 25" N. 17° 58' 49" E.
1977. Italien E.-Kyst. Brindisi. Lystønde flyttet.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 367/776. Genova 1914.)
Lystønden ved Kap *Cavallo* ligger nu 2500 m 28 $\frac{2}{3}$ ° fra *Torre Cavallo*. c. 40° 39',₅ N. 18° 02',₄ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/₃₄₂. København 1914.)
1978. Tyrkiet. Sorte Hav. Bosporus Fyrskib inddraget.
Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet er *Bosporus* Fyrskib inddraget. 41° 25' N. 29° 19' E.
1979. Tunis. Biserta. Forbud.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 346/735. Genova 1914.)
Som Følge af Krigstilstanden maa intet Skib — uden forudgaaende Tilladelse — komme Kysten mellem *Ras Engelah* og *Ras Zebib* nærmere end 6 Sm. Overtrædelse af Forbuddet vil medføre Beskydning. *Biserta*: 37° 16 $\frac{1}{2}$ ' N. 9° 53' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1980. Grækenland. Grænser for Søterritorium. Forbud mod Radio-Telegrafering.
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 226/2068. 's-Gravenhage 1914.)
Den *græske* Regering har fastsat Grænsen for Søterritoriet til 6 Sm fra Land. Radio-Telegrafering er forbudt paa *græsk* Søterritorium.
1981. Tyrkiet. Taagesignaler gives ikke. Radio-Telegrafering forbudt.
Til Udenrigsministeriet er indberettet at:
1. Taagesignaler ikke gives ved de *tyrkiske* Fyr, som er slukkede.
2. Radio-Telegrafering er forbudt paa *tyrkisk* Søterritorium, samt at Handelskibes Telegrafapparater vil blive beslaglagt.

363. Italien E.-Kyst. Malamocco. Rocchetta. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 355/746. Genova 1914.)

I Løbet af Efteråret 1914 forandres *Rocchetta* Fyr til at vise hvidt To-Blink
per 7 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. Lysevnen forandres ikke. 45° 20′
) N. 12° 18′ 45″ E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

964. Italien. Forbud mod Radio-Telegrafering.

Det kgl. danske Gesandtskab i Rom har indberettet:

I Henhold til de *italienske* Love og til Artikel 5 i den 13de Haagerkonvention
ar det *italienske* Marineministerium for nogle Dage siden truffet de nødvendige For-
anstaltninger til at forbyde Brugen af Radio-Telegrafen paa Handelsskibe af enhver
rt og enhver Nationalitet, som kommer for at ankre i de *italienske* Havne eller
arvande.

Radio-Telegrafapparater paa saadanne Skibe vil være at nedtage.

De lokale Myndigheder er bemyndigede til at melde til de retslige Autoriteter
nhver Krænkelse af denne Bestemmelse.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

*Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motor-skibe i
Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet,
Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredd- og Længdebestemmelser for *danske*
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snafremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsviide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder
er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
anskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæen.

1942. Ifølge Lov Nr. 200 af 9de September 1914 om Tillæg til alm. borgerlig
Straffelov vil Overtrædelse af Bestemmelserne i „Efterretninger for Søfarende“
1914 Nr. 31/1564, 32/1565, 38/1566, 37/1609, 39/1616, 40/1623 og 40/1621 medføre Straffean svar.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1943. Danmark. Sundet. Lille-Grund NW. Lys- og Klokketønde i Uorden.
Lys- og Klokketønden *Lille-Grund NW.* brænder upaalideligt; den vil snarest
atter blive bragt i Orden. 55° 32′ (20″) N. 12° 44′ (30″) E.

1944. Danmark. Smaalands-Farvandet. Vejro Fyr NE. Vrag.

Et mindre Fiskerfartøj er sunket c. 1/6 Sm NE. for *Vejro Fyr* i 3,7 m Vand.
Mastetoppen er over Vandet. *Vejro Fyr*: 55° 02′ 19″ N. 11° 22′ 23″ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1945. Norge. Store Torungen. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 18. Kristiania 1914.)

Det nye Fyr paa *Store Torungen* er færdigt og vil træde i Virksomhed, naar
Fyrene atter skal tændes. Det er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s. Flammens
Højde: 44 m. Synsviiden: 18, Sm. Hvidt, 34 m højt, Taarn med rødt Bælte. 58° 23′

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1946. **Holland.** Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Lystønde slukket.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 223/2037. 1-a-Gravenhage 1914.)
Fyret er slukket paa den rød og sort lodret stribede Lys- og Fløjtetønde udfor N. *Roll. Waterweg.* 51° 59', 4 N. 4° 03', 8 E.

1947. **Holland.** Hellevoetsluis. Skydeøvelser.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 223/2038. 1-a-Gravenhage 1914.)
Fra den 21de til og med den 26de September 1914 afholdes Skydeøvelser fra Kystbatteriet ved *Hellevoetsluis*. Der skydes over en Strækning mellem Pejlingerne WNW. og SW. (67°) af Batteriet og indtil 6000 m fra dette. Naar der skydes, vajer rodt Flag fra Batteriet. *Hellevoetsluis.* 51° 49' N. 4° 07', 3 E.

1948. **Holland.** Vlissingen. Proveplads for Undervandsbaade afmærket.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 221/2022. 1-a-Gravenhage 1914.)
2 sorte Stumpønder med affortet Kegle er midlertidigt udlagt E. for *Vlissingen* i Linie med den W-lige og E-lige Milepæl ved *de Schoone Waarden* henholdsvis 200 og 300 m fra Kysten. Stedet benyttes til Prøvefart med Undervandsbaade. Naar Prøver afholdes, ligger der ved Tønderne et Fartøj med Flag mærket „*meijl*“ paa Toppen. Man skal gaa rigeligt S. om Stedet. Tønderne: 51° 26' 24" N. 3° 37' 07" E. og 51° 26' 22" N. 3° 37' 59" E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1949. **Spanien W.-Kyst.** Vigo, Bayona og Arosa. Sommærker forandret Farve.

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 29/690. Madrid 1914.)
I *Vigo*, *Bayona* og *Arosa* Bygterne er Tønderne og Baakerne (uden Fyr) nu maalede efter det ensartede, *spanske* System. Alle Styrbords Sommærker er sorte; de Bagbords er røde.

1950. **Afrika. Marokko. Casablanca.** Havn spærret om Natten.

Det danske Vicekonsulat i *Casablanca* har indberettet, at Ankerpladsen ved den der værende Havn for Tiden ikke maa anløbes om Natten.
Casablanca: 33° 37' N. 7° 33½' W.

1951. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Massachusetts. Boston. Hingham Bugt. Bumpkin Island Shoal. Tønde ombyttet med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2869. Washington 1914.)
Bumpkin Island Shoal Tønde 1 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelse hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Lystønden ligger ude fra 1ste April til 1ste November. Resten af Aaret ligger der en Spirtønde paa Stedet. *Boston:* c. 42° 17½' N. 70° 55' W.

1952. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Long Island Sund. Bridgeport. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2873. Washington 1914.)
En rød og sort vandret stribet Spirtønde er udlagt i 1,4 m Vand tæt SE. for en Samling Sten og Fæle i Pejlinger af *Bridgeport* E-lige Bølgebryder Fyr 137° og *Bridgeport* Havnefyr 192°. Havnefyr: 41° 09' 24" N. 73° 10' 49" W.

1953. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** New Jersey. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2875. Washington 1914.)
Vraget af *Charlennagne Tower, jr.*, der laa sunket 24½° fra *Barnegat* Fyr paa 740 02' 10" W.

1954. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Chesapeake Bugt. Hampton Ro Willoughby Bugt. Midlertidigt Fyr tændt paa Tønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2877. Washington 1914.)
En Lanterne, der viser hvidt, fast Lys, er midlertidigt anbragt paa *Willoughby Bay* Tønde 2. medens *Sevall Point Spit* Fyr istandsættes. *Sevall Point Spit* Fyr: 31 58' 59" N. 76° 18' 36" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1897. [København 1914])

1955. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** South Carolina. Port Royal Sum Beaufort Floden. Station Creek Shoal. Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2880. Washington 1914.)
Station Creek Shoal Tønde 4 er flyttet c. ½ Sm S. hen i 7,3 m Vand ved S-Ende af Grundten i Pejlinger af *Skull Creek* Fyr 271° og *Paris Island* Forfyr 325°. *Paris Island* Forfyr: 32° 18' 57" N. 80° 40' 43" W.

1956. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Georgia. Savannah Floden. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2884. Washington 1914.)
South Flats Tønde 16 er permanent inddraget. *Savannah* Flodens Munding: 32 01' N. 80° 50' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1957. **Sardinien.** Cavoli. Fyrbygning kendeliggjort.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 355/742. Genova 1914.)
Cavoli Fyrbygning er malet med vandrette, sorte og hvide Striber samt med Navnet „*Faro di Cavola*“. 39° 05' 17" N. 9° 32' 04" E.

1958. **Italien W.-Kyst.** Livorno. Fyr forandret.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 345/734. Genova 1914.)
Det røde Blinkfyr paa Hovedet af den lige Mole om Bagbord ved det N-lige Indløb til *Livorno* Havn viser nu rødt Lys med Formørkelse. Under Formørkelsen ses dog et svagt, rødt Skær. I øvrigt uforandret. 43° 33' 05" N. 10° 17' 39" E.

1959. **Italien.** Elba. Scoglietto. Fyr forandret.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 355/740. Genova 1914.)
Omtrent den 1ste Oktober 1914 forandres *Scoglietto* Fyr til at vise rødt Ek-Blin hver 4 s., Blink 1 s., Mørke 3 s. I øvrigt uforandret. 42° 49' 40" N. 10° 19' 55" E.

1960. **Sicilien N.-Kyst.** Kap Zaffarano. Fyr forandret.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 310/678. Genova 1914.)
Fyret paa Kap *Zaffarano* er nu forandret og viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Lysevejen: 16 Sm.
Fra samme Taarn vises et rødt, fast Bifyr, der lyser over *Formica* (Grunden Lysgrensen vil senere blive meddelt. 38° 06' 39" N. 13° 32' 21" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/1868. København 1913.)

1961. **Sicilien.** Messina Strædet. Pezzo. Fyr atter normalt.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 356/750. Genova 1914.)
Pezzo Fyr brender atter normalt. 38° 13' 48" N. 15° 38' 20" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/1817. København 1914.)

1962. **Italien S.-Kyst.** Kap Santa Maria di Lencina. Fyr forandret.

(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 355/745. Genova 1914.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1454. Red Sea—Suez Bay. Newport rock—Dredging in progress in vicinity; regulations for ships passing dredger. Position. Newport rock, lat. 29° 53' N., long. 32° 33' E. Details. Dredging is in progress in the channel to the westward of Newport rock, and the following regulations are to be observed for ships passing the dredger: By day. While the dredger is working in the channel a Red flag will be hoisted at the masthead, and no ship is to attempt to pass her until she has hauled to one side and indicated that the passage is clear by hauling down the red flag and hoisting the Canal Company's flag on an inclined mast from the bridge. Ships must pass the dredger on the side on which this flag is hoisted. By night. The dredger will indicate when she has hauled to one side and the passage is clear by hoisting two lights at the height of the netting on the side on which ships must pass her, and one light at the masthead. — Note. When the dredger is at work on the patch, situated at a distance of about 7 cables southward from Newport rock, the lightbuoy marking this patch will be removed, the dredger taking its place, and while in this position ships must pass to the eastward of her. (Notice No. 1454 of 1914, dated 3rd September.) Publication. Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, pages 90—91.

No. 1456. Portuguese East Africa—Lourenco Marques Approach. South or Cockburn channel—Alterations in lighting. Former Notice. No. 1136 of 1914. (1.) Cockburn shoal light, alteration in characteristics. Position. Lat. 25° 52¼' S., long. 32° 54¼' E. New abridged description. Lt. E. W. R., 39 ft. Details: The fixed white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A fixed light with white and red sectors. Elevation. 39 feet. Visibility. Not stated. Sectors. White from 16° (N. 33° E. Mag.), through east, to 292° (N. 51° W. Mag.). Red thence to 302° (N. 41° W. Mag.). White thence to 320° (N. 23° W. Mag.). Red thence to 16° (N. 33° E. Mag.). (2.) South or Cockburn channel light-buoy replaced by buoy. Position. At a distance of 13 cables, south eastward from Cockburn shoal light, in the position formerly occupied by the lightbuoy, which has now been withdrawn. Description. A black can buoy. Variation. 17° W. (Notice No. 1456 of 1914, dated 3rd September.)

Charts affected. No. 644, Delagoa bay. No. 2089, Tugela river to Delagoa bay. No. 648, Delagoa bay to River Zambesi. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 58. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 193, 198; Revised Supplement (2) 1914.

No. 1466. Japan.—Kiusiu, North Coast. He saki light—Amendments to certain charts re sectors. Position. Lat. 33° 57½' N., long. 131° 01' E. Details. The bearing of the light on the dividing line between the white and red sectors is as given in the List of Lights, namely 301° (N. 54° W. Mag.) and not as shown on the undermentioned charts, which require to be corrected accordingly. Variation. 5° W. (Notice No. 1466 of 1914, dated 4th September.)

Charts affected. No. 532, Approach to Shimonoseki kaikyo. No. 2875. Naikai (Seto uchi).

No. 1480. Madagascar, West Coast. Mojanga (Mojanga)—Lights extinguished. Position. Mojanga, latitude 15° 44' S., longitude 46° 19' E. Details. Information has been received that all the lights at Mojanga have been extinguished. (Notice No. 1480 of 1914, dated 5th September.)

§ 10.

Denne Lov træder i Kraft helt eller delvis til de Tidspunkter, Kongen bestemmer, og gælder, indtil Kongen helt eller delvis ophæver den.

Rogler for Krigsforsikringens Afvikling og de nødvendige Overgangsbestemmelser fastsættes af Kongen.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Nærværende Lovforslag er udarbejdet af en af Handelsministeriet under 29. August d. A. efter Anmodning af »Dansk Dampskibs-rederiforening« nedsat Kommission, der har ledsaget Forslagets Fremsendelse med de i den som Bilag optrykte Betænkning fremsatte Bemærkninger.

Regeringen, der under Hensyn til de til den danske Eksport og Import knyttede Interesser maa anse det for ønskeligt, at Adgangen til Vareforsikring her i Landet lettes, kan tiltræde Kommissionens Forslag.

Motiver.

Under 29. August 1914 nedsatte Handelsministeriet paa Foranledning af Dansk Dampskibsrederiforening en Kommission, bestaaende af 5 Medlemmer, med den Opgave at udarbejde Lovforslag angaaende Forsikring imod Krigsfare til Søs. Til at indtræde i Kommissionen udnævntes:

Folketingsmand, flv. Finansminister N. T. Neergaard, Formand. Departementschef G. Busek-Nielsen, Direktør A. O. Andersen, Næstformand i Dansk Dampskibsrederiforening,

Direktør i Den Kjøbenhavnske Sø-Assuranceforening B. Dreyer og Overretssagfører Fr. Winthor, Formand for Dansk Tarifforening.

Som Kommissionens Sekretær blev Assistent i Handelsministeriet S. Tetens ansat.

Kommissionen afgav — tiltrædt af Sagskyndige i Spørgsmaal angaaende Rule-Dampskibene, Sejlskibene og Fiskerflaaden — den 5. d. M. forelobig Betænkning, ledsaget af et Udkast til Lov om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare, hvilket Lovudkast, efter at være tiltrædt af Regeringen og med enkelte Ændringer vedtaget af Rigsdagen, under 10. s. M. ophøjedes til Lov. Kommissionen optog derefter paa Handelsministeriets Anmodning Spørgsmaalet om

Vareforsikring til Forhandling, og efter at man havde fremsat Ønske om, at Kommissionen i dette Øjemed suppleredes med særlige Sagskyndige i Eksport- og Importforhold, anmodede Handelsministeriet D'Herr.

Grosserer Th. Colding,

Direktør i D. F. D. S., N. Høst,

Grosserer H. Klitgaard, Formand for Grosserer Societetets Komite og

Direktør Ole Olsson, Næstformand for de samvirkende Andels-Svine-slagterier

om at tiltræde Kommissionen, for saa vidt angik dennes Forhandlinger om Forsikring af Varer mod Krigsfare til Søs.

Kommissionen mener, at det vil være af afgørende Betydning for Vedligeholdelsen af Landets Eksport og Import, at der under de nærværende Krigsforhold naabnes Varecejerne Adgang til paa rimelige Vilkaar her i Landet at kunne forsikre deres Varer imod Krigsfare til Søs, ligesom man betragter en saadan Foaaustaltning som et naturligt Supplement til de Forholdsregler, der ved formentede Lov af 10. September d. A. allerede er truffet for at sikre Skibsfarten. Man skal henvise til, at der ogsaa forskellige Steder i Udlandet, f. Eks. i England, Tyskland, Frankrig, Norge og Sverige, er truffet ekstraordinære Foranstaltninger til Lettelse af Vareforsikringen. I flere Lønde er af let forstaaelige Grunde den Ordning gennemført, at kun Varer, der forsendes med vedkommende Lands egne Skibe, modtages til Forsikring, og det er ogsaa paa dette Grundlag, Kommissionen har bygget sit Forslag, idet man dog har ønsket ikke at afskære Muligheden for, at ogsaa Vareførsendelser med neutrale Skibe kan indgaa under Forsikringen, naar ganske særlige Omstændigheder efter Bestyrelsens Skøn taler derfor. (§ 3.)

Kommissionen, der har taget den Ordning, som ved Lov af 10. September d. A. er truffet med Hensyn til Skibes Forsikring imod Krigsfare, til Udgangspunkt for sine Forhandlinger, er imidlertid af den Opfattelse, at Skibsforsikringen og Vareforsikringen frembyder saa store Forskelligheder, at de samme Principper ikke uden videre kan lægges til Grund. Kommissionen har været enig om, at der ikke for Vareforsikringens Vedkommende saaledes som ved Skibsforsikringen kan indføres Forsikringstvang og ligeledes om, at en heldig Løsning af Vareforsikringsspørgsmaalet ikke vil kunne naas uden Støtte af Staten og Medvirken af danske Forsikringsselskaber, og man har anset disse Faktorer Medvirker for lige saa velbegrundet og naturlig i dette Tilfælde som ved Løsningen af Skibsforsikringsspørgsmaalet.

Idet man bemærker, at foranstaaende Betragtninger har dannet Grundlaget for Kommissionens Overvejelser, skal man med Hensyn til de Hovedprincipper, man iøvrigt har drøftet Muligheden af at lægge til Grund ved Sagens Løsning, særlig fremhæve, at Kommissionen indgaaende har overvejet Spørgsmaalet om Gensidighedsprincipets Anvendelse. Angaaende dette Spørgsmaal er der i Kommissionen Enighed om, at en Løsning paa Grundlag af Gensidighedsprincipet vil møde langt større praktiske Vanskeligheder her, hvor Talen er om Forsikring af Varer, end hvor det drejer sig om Forsikring af Skibe, navnlig af den Grund, at Forsikringsbestanden, naar Forsikringen er frivillig, maa antages at ville blive væsentlig mindre. Hertil kommer endvidere, at Forholdene for Eksportørernes og Importørernes Vedkommende er saa uensartede, at der vanskeligt vil kunne pålægges disse Forsikringstagerne Gensidighedsansvar indbyrdes. En Gruppering af Forsikringstagerne, saaledes at disses Gensidighedsansvar begrænses til Medlemmer af samme Gruppe, vilde imidlertid medføre en yderligere Formindskelse af Forsikringsbestanden. Da Gensidighedsprincipet for Vareforsikringens Vedkommende derfor efter Kommissionens Formening kun vilde kunne gennemføres i et væsentligt ringere Omfang end for Skibsforsikringens Vedkommende, saaledes at kun en forholdsvis lille Andel af Risikoen kunde pålægges Forsikringstagerne, medens Hovedparten maatte bæres af Staten, har man ment at burde søge andre Veje for at opnaa en tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet.

Under disse Overvejelser har Kommissionen drøftet Muligheden af, at Staten og Forsikringsselskaberne paatog sig Vareforsikringen paa et rent forretningsmæssigt Grundlag, saaledes at dog en mindre Del af Risikoen skulde lobes af Forsikringstagerne som Selvforsikring. En saadan Ordning frembyder imidlertid blandt andet den Ulempe, at Staten kommer til at bære en uforholdsmæssig stor Andel af Risikoen, og Kommissionen forudsætter, at Staten, der i Forvejen er belastet med en vis Andel af Krigsrisikoen for Skibene, naar nu Vareforsikringen kommer til, maa ønske at holde sin Risiko indenfor rimelige Grænser. Kommissionen tror, at dette bedst vil kunne lade sig gøre paa den Maade, at der af i Sagen interesserede Kredse dannes en Sammenslutning, som i Forening med Staten og danske Forsikringsselskaber overtager Vareforsikringen, og da man har skaffet sig Vished for, at en tilstrækkelig Kapital — 6 Mill. Kroner — er sikret til dette Øjemed, har man udarbejdet et Lovudkast, der bygger paa en saadan Ordning. Kommissionen har gjort sig det klart, at det maa være en Forudsætning for Dannelsen af en Sammenslutning som den nævnte, at Forsikringspræmierne fastsættes ud fra forretningsmæssige Synspunkter. Paa den anden Side mener man dog, at den Omstændighed, at saa vel Staten som Værdierne bliver repræsenterede i Forsikringsinstituttets Bestyrelse og derigennem medbestemme ved Fastsættelsen af Præmierne, vil medføre, at disse holdes indenfor rimelige Grænser.

Med Hensyn til Bestemmelserne i Lovudkastets enkelte Paragraffer skal man yderligere bemærke følgende:

Til § 1.

Kommissionen forudsætter, at Statens Overenskomst med de vedkommende Forsikringsselskaber og Konsortiet kan komme i Stand, inden Loven træder i Kraft, og som Folge heraf har man ikke truffet nogen Forholdsregel for det Tilfælde, at saadanne Overenskomster mod Forventning ikke kommer i Stand.

Til § 2.

Man har fundet det rimeligt, at der i Bestyrelsen for Institutet foruden Repræsentanter for de i dette direkte interesserede Parter — Staten, Forsikringsselskaberne og Konsortiet — ogsaa findes Repræsentanter for Forsikringstagerens Interesser. Da Forsikringstagerne jo imidlertid ikke, saaledes som Ordningen er ved Skibskrigsforsikringen, er økonomisk lodtagne i Institutets Risiko, har man foreslaaet, at disse Repræsentanter udnævnes af Staten.

Til § 3.

Udtrykket »danske Varer« omfatter alle Varer, der paa det Tidspunkt, Forsikringen tegnes, er i dansk Eje, uanset, hvorvidt de er af dansk Oprindelse eller ej.

Under Vareforsendelser til Udlandet indgaar ikke blot Forsendelser fra dansk til udenlandsk Havn, men ogsaa fra den ene udenlandske Havn til den anden.

Til § 4.

Bestemmelsen om Forsikringssummens Maksimum er indsat for at begrænse Institutets Risiko. Medens Forsikringssummen almindeligvis ikke bør overstige det forsikredes Værdi, hvilken her antages udtrykt i Fakturaprisen, har man fundet det rimeligt — i Overensstemmelse med, hvad der er almindeligt ved Handelsvarers Søforsikring — at tillade, at Forsikringen ogsaa dækker Omkostninger, Handelsavance m. m. indtil en Grænse af 5 pCt. af Fakturaprisen.

Det absolute Maksimum for Forsikringssummen er sat noget højere end ved Skibskrigsforsikringen under Hensyn til den store Værdi, som visse danske Skibsladninger — navnlig af Eksportvarer — har. For de Tilfælde, hvor selv dette Maksimumsbeløb — i Forbindelse med en rimelig Andel som Selvrisko — ikke skulde dække Værdien, har man tænkt, at Institutet ved at indtræde som Mellemled kunde være Forsikringsagerne behjælpelig ved Tegning af Forsikring for Excedentsbeløbene.

Det vil findes rimeligt, at man ved Vareforsikring — i Modsætning til Forsikringen af Skibe — er gaaet ud fra, at Præmien altid fastsættes for hver enkelt Rejse, og at den ikke sikres ved nogen Pantoret i det forsikrede.

Til § 5.

I hvilke Tilfælde Skaden kan siges at være en Folge af Krig eller Krigsforanstaltninger maa afgøres under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, hvorved særlig bemærkes, at Forsikringen ikke skal dække Skade paa Varerne, som følger af Ophold eller Forsinkelse af Rejsen, de paa Grund af Blokade af de krigsførende Magters Havne opstaaede Omkostninger for Forsikringstagerne, Konjunkturfald eller andre mere indirekte Folger af Krigsforholdene.

Forsikringens Formaal er at sikre den lovlige neutralske Skibsfart mod den Fare, som den i Krigens Tid er udsat for. Den sikrer ikke Foretagender, som medfører Brud paa de af krigsførende Magter udstedte Bestemmelser angaaende Transport af Krigskontrabande, Blokade m. v. For at betrygge dette Forhold er det, at man har foreslaaet, at hver enkelt Rejse skal godkendes af Bestyrelsen.

Til § 7.

Da Risikoen for den danske Skibsfart for det Tilfælde, at Danmark skulde komme i Krig, vil være af en væsentlig anden Beskaffenhed end nu, vilde det være urimeligt ogsaa i saa Fald at lade den her foreslaaede Forsikringsordning være gældende.

Til § 8.

Bestemmelsen om Stempelfrihed for de i Henhold til Loven oprettede Forsikringsdokumenter har sit Forbillede i flere tidligere Love, til Eksempel Lov om anerkendte Arbejdsloshedskasser af 9. April 1907 § 22.

Til § 10.

Lovens særegne Karakter og de særlige Forhold, hvorunder den fremkommer, nødvendiggør formentlig de foreslaaede Bestemmelser angaaende dens Ikrafttræden og Ophor samt angaaende Forholdene i Overgangsperioden.

Betænkning

over

Forslag til midlertidig Lov om Forsikring af Varer imod Krigsfare til Søs.

(Afgiven af Folketingets Udvalg den 21. September 1914.)

Udvalget finder det rigtigt, at Staten yder sin Medvirksomhed til Dannelsen af et Forsikringsinstitut, som skal have den Opgave at forsikre Varer imod Krigsfare til Søs for derved at bidrage til, at den for Landets økonomiske Velfærd saa nødvendige Varetransport ad Søvejen trods Krigsforholdene opretholdes saa vidt muligt uforstyrret. Man kan ogsaa i det hele tiltræde den i Lovforslaget fastsatte Ordning, hvorefter Forsikringen bliver frivillig og bæres i det i Forslagets §§ 4 og 6 angivne Forhold af Staten, de danske Forsikringsselskaber, med hvilke Staten derom afslutter Overenskomst, og et Konsortium, dannet med Overtagelse af Vareforsikringen for Øje.

Indenfor Udvalget har der ytret sig stærke Ønsker om, at ogsaa Varer, forsendte med neutralske Magters Skibe, indenfor visse Grænser skulde kunne omfattes af Forsikringen. Man har dog ikke villet gaa imod det i Lovforslagets §§ 1 og 3 fastslaaede Princip: at Forsikringen som Regel kun skal omfatte Varer, forsendte med danske Skibe, men man har samtidig ønsket at give § 3 en noget andet Affattelse, hvorved der naabes Bestyrelsen selv Adgang til, naar den skønner, at Hensynet til vigtige danske Import- og Eksportinteresser taler derfor og ingen Betænkeligheder af anden Art stiller sig derimod, at lade Vareforsendelser med andre neutralske Magters Skibe indgaa under Forsikringen.

Ændringen til § 9 tilsigter at bringe alle i Riget hjemmehørende Skibe ind under Betegnelsen »dansk Skib«. De øvrige Ændringer, som overvejede er af formel Art, tiltrænger ingen nærmere Begrundelse.

Naar et Medlem af Udvalget (Schovelin) har sluttet sig til det øvrige Udvalg, er det væsentlig kun, fordi der har maattet handles under Omstændighedernes Træk og normal Rigsdagsbehandling derfor ikke har været mulig; Sagen kræver Hast, og dens Udførelsesmaade er afgørende præudiceret ved Kommissionens Arbejde. Uden i mindste Maade at ville nægte dette skuldige Anerkendelse kan imidlertid det paagældende Medlem ikke tilbageholde den Bemærkning, at det vilde have været langt at foretrække, om man havde fulgt den i selve Kommissionens egen Betænkning antvandede Vej, at Staten og Forsikringsselskaberne havde paataget sig Vareforsikringen paa et rent forretningsmæssigt Grundlag, saaledes at dog en mindre Del af Risikoen skulde lobes af Forsikringstagerne som Selvforsikring. Man formaar da heller ikke at se, at denne Løsning, logisk lader sig afvise med, at Staten derved vilde »komme til at bære en uforholdsmæssig Andel af Risikoen«, thi helt bortset fra, at den ovennævnte Ordning jo principielt lod sig gennemføre ved en hvilken som helst Stats-Andel af Risikoen, saa var jo dog Forudsættningen udtrykkelig, at Forsikringen skulde ske »paa et rent forretningsmæssigt Grundlag«, altsaa saa vidt muligt uden Tab for Assurandørerne. En saadan Ordning vilde have været let, simpel og lidet bekostelig, medens man nu stilles overfor et vidtloftigt bureaukratisk Apparat, hvorhos der samtidig gives private Kapitalinteresser Lejlighed til ekstraordinær Gevinst. Da imidlertid Kommiss-

sionens Forslag fremtræder enstemmigt og altsaa ogsaa Repræsentanterne for vor Købmandsverden har ment at kunne give dette sin Tilslutning, har ogsaa dette Medlem følt sig beroliget, saa meget mere som det i Lovens omtalte Konsortium er oplyst at komme til at bestaa af Rederier og rederiinteresserede Banker, altsaa Foretagender, der er dybt interesserede i, at Næringslivet atter kommer i bedst mulig Gænge. Det hilses ogsaa med Tillfredshed, at man i denne Omgang har brudt med Gensidighedsprincippet: Købmand maa kunne kalkulere sine Varepriser med Sikkerhed og ikke kunne risikere Efteromkostninger, naar Værdierne først er afhændede.

Af de stillede Ændringsforslag lægger endelig det paagældende Medlem stor Vægt paa Nr. 3 til § 3 — ved en Begrænsning af Forsikringen til Gods i danske Skibe vil Lovens Formaal ikke paa langt nær ske Fyldest, da navnlig Landets Import i største Omfang kræver fremmede Fartøjers Medvirkning. Det er da at haabe, at den eventuelle Bestyrelse vil have et aabent Øje for, at Adgangen til at benytte neutrale Skibe Gang paa Gang vil kunne blive en paatrængende Nødvendighed, og at under saadanne Omstændigheder Tilladelse til at faa sit Gods forsikret i dem ikke maa være en Naadessag. At tydeliggøre dette er efter Medlemmets Opfattelse Ændringsforslagets virkelige Betydning.

Ændringsforslag.

Af Udvalget:

Til § 2.

- 1) Det sidste Punktum af Stykke 2 udgaar.

Til § 3.

2) I 2den Linie rettes Ordene »til Danmark« til: »med Danmark som Bestemmelsessted«.

3) I 3die—5te Linie ændres Ordene »dog kan . . . ganske« til: »dog kan ogsaa Vareforsendelser med andre neutrale Magters Skibe indgaa under Forsikringen, naar«.

Til § 4.

4) I 1ste Stykkes 3die Punktum indskydes efter »Forsikringssummen« Ordene: »efter denne Lov«.

Til § 5.

5) 1ste Stykke affattes saaledes:

»Forsikring i Henhold til denne Lov omfatter kun Skade paa Værdierne, og kun naar saadan Skade godtgøres at være en Folge af Krig eller af Statsmagters Forholdsregler i Anledning af Krig og ikke omfattes af den almindelige Soforsikring.«

Af Handelsministeren, tiltraadt af Udvalget:

Til § 9.

6) I 2den Linie ændres Ordene »i Lovens § 9« til: »for at føre dansk Flag«.

Fragtmarkedet.

Bortset fra River Plate Markedet, som er betydelig fastere og højere end for en Uge siden, har der ellers ikke fundet nævneværdige Forandringer Sted. Dog gør der sig en bedre Tendens gældende m. H. t. Kulfragterne fra Østkysten til Middelhavet, antagelig nærmest fordi der ikke er ret mange engelske Redere, som vil sende deres Skibe til Nordsoen under de nuværende Forhold. De tyske Krigsskibe har jo anrettet ikke saa faa Ulykker paa engelske Skibe i den sidste Tid. Minefaren synes i Øjeblikket at være meget ringe. — Befragtning linder forøvrigt gennemgaaende Sted efter en stadig stigende Maalestok, idet Handel og Omsætning vokser og afpasses efter de Rammer, som Forholdene tillader. Der fragtedes sidst bl. a. som følger:

Østern. Sukker fra Java 30/ til udsøgt Havn U. K. pr. Oktober—November, option 32/6 U. S. (6,000—8,000). Fra Kurrachee 17/6 »net terms« til udsøgt Havn U. K. pr. 1.—25. Oktober. Fra Bombay paa »scale terms« 18/ Middelhavet og/eller U. K., 18/6 to Lossehavne. Erts Bombay/Garston 20/6.

Sørtehavet etc. Der gøres næsten ingen Forretning. En enkelt Baad eller to sluttedes til 13/ fra Sulina til U. K. (Falmouth f. O.), prompt; til Danmark kan faas c. 18/.

Middelhavet. Fosfat 7/ Sfax/London (3,500), prompt. Erts 4/3 Algier/Cardiff (4,100), 5/3 Carthage/Middlesbro (4,500). Fra Huelva 5/3 Mersey (2,400), 8/6 Boston eller Baltimore (6,000), begge »Tinto terms«. Bilbao 4/ Cardiff, c. 4/9 Middlesbro eller West Hartlepool.

Nordamerika. Korn fra Montreal 2/ udsøgt Havn U. K., 2/6 fransk Atlanterhavshavn, fra Baltimore etc. til Frankrig (Havn mellem Bordeaux-Dunkerque) 2/1½ à 2/3 for Havre. Fra New Orleans eller Galveston 2/6 udsøgt Havn U. K., c. 3/3 Bordeaux, 3/4½ à 3/6 Marseille, September. Kul Virginia, Norfolk eller Philadelphia 12/6 Vestitalien (7,000). Sukker New York/Glasgow, Liverpool eller London 12/6. Planker fra Kanada 40/ à 45/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 16/ à 16/6 for Baade paa c. 4,500 Tons, 15/ à 15/6 for 5,000—6,000 Tons Baade, September, 15/ pr. November, (c. 5,000), alle uden Reduktion for direkte Havn.

Østersøen. Fra Nordsverig (1—2 Pladser) skal der være sluttet flere Baade med Props til Østkyst Kulhavnen til 47/6 pr. Favn. For D. B. fra Sundsvall eller Hernösand Distriktet 30/ til Grangemouth. For D. B. B. og Floorings fra Østsvrig 32/6 à 35/ til London, 40/ Cardiff. Vaad Træmasse Hudiksvall/Cardiff 9/. Til Aleksandria fra 2—3 Pladser Sverig omkring Frcs. 75—77 for D. B. B. og Bjælker.

Kulfragterne. Fra Østkysten til Danmark 6/6 à 7/ for c. 1,500—1,800 Tons Baade, 7/9 à 8/ Gølle, Stockholm eller Sundsvall, 8/6 Ostende (1,200), 6/9 St. Nazaire (3,800), 9/ à 9/3 Genua eller Savona, 11/ Venedig, 7/6 Algier, 8/6 Las Palmas eller Teneriffa, 11/ Archangel, 15/ Buenos Aires. Fra Cardiff eller Newport Frcs. 5½ Bordeaux, 8 Algier, 6/6 à 6/9 Genua etc., 9/ Venedig, 14/3 Rio Janeiro, c. 14/3 River Plate.

(Skrevet den 22. September 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret Stilstand i denne Fart, og den største Del af Flaaden er oplagt uden nogen Udsigt til foreløbig at komme i Fart.

Returfragter Vest fra holder sig uforandret 10 à 11 £ pr. Keel Kul til dansk Havn, 10/ pr. Ton til Østnorge er Dagens Noteringer, men der sluttet kun ganske faa Laster.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet kendelig flovere. Med Hensyn til Nordtyskland har f. Eks. Lübeck næsten slet intet, da Kahnerne ikke kan komme frem paa Grund af Lavvande i Floderne. Der sluttedes derfra for Raajern til Aarhus 6 M.; Wismar noterer stadig Saltsten til Danmark 5½ M., og Stettin har budt for Kul til Sydsverig og Kjøbenhavn 5 à 5¼ M.; fra Danzig sluttedes et Par Skibe for Sukker til Danmark 10 M. Sverig noterer bl. a. fra Karlshamn til tyske Havne flere Stenlaster, men kun til almindelige Sommerrater, saaledes til Rostock, Lübeck 3¾ à 4 M., og til Stettin 3½ M., hvortil der er sluttet, og for Trælasters Vedkommende er det heller ikke bedre. De svenske Sundhavne har kun lidt; der sluttedes til Aalborg 3½ Kr. og noteres til Stettin 4½ à 5 M. Danmark er for Provinserne meget rolig; ud over Sukker til Kjøbenhavn er der næsten ikke noget; Kjøbenhavn har nogle Ladninger Soyakager samt Hvede til Sydsverig fra Damper i denne Uge. Nogen videre Tilførsel endnu i denne Uge ventes ikke.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fragtdamperen »A. P. Rasmussen« (Stabelnummer 145), der bygges ved Holsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Nykjøbing Mors Dampskibsselskab blev den 12. ds. sat i Vandet fra Værftet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Corporations højeste Klasse, er 230' langt i Hoveddækket, 35½' bredt og 15' 2" dybt; Maskinen bliver triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 480 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne udrustes med Wilh. Schmidts Overheder.

Paa den ledige Bedding lægges Kolon til en Fragt- og Passagerdamper til Kjøbenhavn.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDEhos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.**Export-Fløde-Kompagniet A/S**
ODENSE.**Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau**

ved CHARLES HVILSØM,

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.**Skibsefterretninger.****Dampskibe.**

Vesterhavet. Karla, Nielsen, ank. Norrköping 22./9. — Nexos, Basse, pass. Hirtshals 22./9. for Vejle. — Thyra, Lund, ank. Esbjerg 21./9. — Bodil, Winslow, ank. West Hartlepool 22./9. — Polly, Mathiasen, pass. Hirtshals 22./9. for Warberg. — Olga, Christensen, ank. Nykjøbing M. 22./9. — Stella, Schiøt, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Anna, Jessen, afg. Norrköping 21./9. for Methil. — Hebe, Gregersen, ank. Grimsby 21./9. — Marie, Nielsen, ank. London 21./9. — Gerda, Iversen, ank. Middelfart 21./9. — Dagmar, Sørensen, ank. Barcelona 17./9. — Nancy, Pedersen, ank. Barcelona 18./9. — Johanne, Mikkelsen, ank. Middlesboro 21./9. — Valborg, Jepsen, afg. Esbjerg 22./9. til Sunderland. — Ulla, Hansen, afg. Esbjerg 20./9. til Methil. — Nordsoen, Nielsen, pass. Helsingør 20./9. for Seaham. — Rigmor, Uldall, ank. Sunderland 20./9. — Cito, Toft, ank. Halnstad 20./9. — Yrsa, Larsen, ank. Varberg 20./9. — Nerma, Degn, ank. Newcastle 19./9. — Inger, Skou, ank. Methil 19./9. — Fylla, Brinch, ank. Nykjøbing F. 19./9. — Nora, Lauritsen, pass. Helsingør 18./9. for Valencia.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Blyth 21./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Russ, Petersen, afg. Glasgow 16./9. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 1./8. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Methil 20./9. til Kjøbenhavn. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Ardrossan 19./9. til Pugwash. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Garston 17./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Ardrossan 9./9. til Miramichi. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 17./9. til Londonderry. — Newa, Dahl, ank. Campbellton 8./9.

Det ostasiatiske Kompagni. Bandon ank. Kjøbenhavn 11./9. — Fiona pass. Suez 16./9. udg. — Selandia afg. Bangkok 18./9. hjemg. — Arabien ank. Shanghai 19./9. udg. — Malakka afg. Glasgow 18./9. udg. — Natal afg. San Francisco 20./9. udg. — St. Croix ank. New York 4./9. udg. — Kina ank. Göteborg 21./9. udg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 28./8. — Indien afg. Hongkong 16./9. hjemg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 3./9. — Annam ank. Kjøbenhavn 16./9. — Transvaal ank. Colon 3./9. hjemg. — Samui afg. St. Thmas 20./9. hjemg. — Bintang afg. Kjøbenhavn 21./9. udg. — Rhodesia ank. Port Louis 31./8. hjemg. — Siam afg. Nikolajefsk 16./9. hjemg. — Jutlandia afg. London 18./9. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen ank. Swansea 22./9. — Martha, Christensen, ank. Pillau 22./9. — Elna, Rathje, afg.

Aalborg 19./9. — Therese, Pedersen, afg. Swansea 17./9. — Harriet, Larsen, ank. Tynen 21./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Charente 13./9. — Simone, Olesen, afg. Borgå 29./8. — Jeanna, Olsen, ank. Hull 18./9. — Vera, Risø, afg. West Hartlepool 13./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Tynen 22./9. — Anine, Leth, afg. Maringer 21./9. — Betty, Lagesen, afg. Sunderland 18./9.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Methil 17./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kolding 21./9. — Nordpol, Nielsen, ank. Burntisland 21./9. Fanny, Th. Nielsen, afg. Fredericia 23./9.

Orion. Orion, Hansen, afg. Kjøbenhav 22./9. til Liverpool.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Stralsund 16./9. — Gullfaxe, Petersen, afg. Wiborg 12./9. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Lunningham 16./9. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Hull 19./9.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja ank. Lübeck 22./9.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Dunnethead 19./9. for Rochefort. — Nelly, Clausen, ank. Stockholm 19./9. — Lilly, Bang, pass. Helsingør 22./9. for Harnäs. — Alexy, Sørensen, ank. Wisby 20./9. — Dagny, Clausen, pass. Sagres 19./9. for Helsingborg. — Mary, Duhn, ank. Aarhus 20./9.

Sejlskibe.

Svendborg. Jørgen Larsen, Mikkelsen, ank. Leith 14./9. — Venus, Hansen, ank. Tonsberg 15./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Boness 14./9. — Helge, Nielsen, ank. Wemyss 14./9. — Ariel, Ravnemose, ank. Odense 16./9. — Aktiv, Mouritsen, ank. Londonderry 14./9. — Ruth, Larsen, ank. Svelvik 16./9. — Erhardt, Malling-Nielsen, ank. Leiths Red 16./9. — Ellen, Andersen, ank. Svendborg 18./9. — Haabet, Andreassen, ank. Lohals 19./9. — Fylla, Hansen, ank. Kalundborg 19./9. — Delos, Andersen, ank. Kerteminde 19./9. — Rossing, Larsen, ank. Bordeaux 19./9. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Thuro 20./9. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Thuro 20./9. — Erik, Hansen, ank. Thuro 20./9. — Vesta, Poulsen, ank. Stubbekøbing 21./9. — Ludvig, Brandt, ank. Thuro 21./9.

Ero. Harris, Harris, ank. Horten 13./9. — Henry, Jensen, ank. Leith 13./9. — Phoenix, Christensen, ank. Egersund 13./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Thorshavn 14./9. — Proven, Schmidt, ank. Methil 13./9. — Minde, Rasmussen, ank. Holbuk 16./9. — Adele, Weber, ank. Saksjøbying 16./9. — Vega, pass. Butt of Lewis 7./9. sydg. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Douglas. — Heimdal, Staugaard, ank. Leith 16./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Haderslev 18./9. — Nathalia, Eriksen, ank. Charlestown 10./9. — Mette, Christensen, ank. Klagsvik 18./9. — Mars, Støggmann, ank. Kalundborg 19./9. — Arken, Christensen, ank. Gibraltar 18./9. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Londonderry River 18./9. p. R. t. Coleraine. — Ludvig Braamsen, Groth, ank. Odense 19./9. — Kvik, Philipsen, ank. Kjøbenhavn 19./9. — Marie, Østermann, ank. Ekernforde 19./9. — Caroline, Madsen, ank. Kappel 19./9. — Emilie, Hansen, ank. Slesvig 20./9. — Nordland, Albertsen, ank. Kiel 21./9. — Duca, Hay, ank. Travemünde 20./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. September 1914. — Sø- og Handelsretsd. — Skibsfarten og Krigen. — Kongelig Anordning om Fastsættelse af Statuter for »Krigsforsikringen for danske Skibe«. — Forslag til midlertidig Lov om Forsikring af Varer imod Krigsfare til Sos. — Betænkning over Forslag til midlertidig Lov om Forsikring af Varer imod Krigsfare til Sos. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekонтро-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.**Dansk Fløde-Eksport A/s**
ODENSE.

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.

Charles Hvilson, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vallholm“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäsöldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterer reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagerenter.

RANDERS.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

uverretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsejede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 8.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsæining.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotagade 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 5552.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibaarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skrives, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

M. C. Madsen,

forh. Strymand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,

anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.

Bedste Brød. Største Rabat

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 A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1788. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,050.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Kristiansgade 1.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124, 1024 & 10124.**

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: **Copenure** Telefon-Nr. **42**

Forlang

overalt



Mejeriet Pasteur

Odense,

Danmark.

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: **„Fourthcomp.“** Telefoner: **Central 256 og 10756.**

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Tøll. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tøll
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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 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 omdes 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. (IVAR JANTZEN).

A. WILSON, Kobbearbejde

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 9817 6818 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Elektronlæger
i Frilhaven.

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. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle store Pladser over hele Jorden.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Alt Kobbearbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindslev, Vesteragade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: *Skibsarbejde.*

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

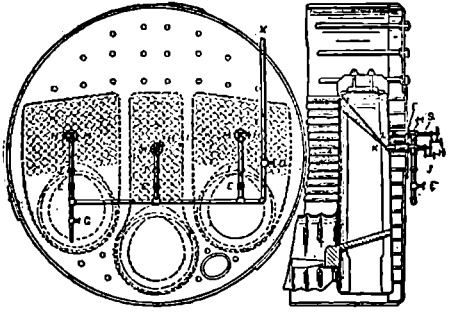
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Oktober 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Henser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at sætte Røgkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Sæden går direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
— 40 Kr. —
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Sølvtræf 4. Telf. Ørn 1616 y.

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

<p>Adr.: Toldbod- vej 7, Møz.</p> <p>Compositioner</p> <p>Jærn-, Staal- og Træskibsbunde</p> <p>• • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)</p> <p>Inregistreret Varemærke</p> 	<p>Rustbæskyttende Farve til Bunkers og Lastrum</p> <p>Telefon 5601</p> <p>• • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	--	--

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
KJØBENHAVN

Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.
Filtaler i Provinsen

Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omegn
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæst og let, blødt og klæbefrit.
for Sejls- og Pressenningduge.
Imprægneringsanstalt

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

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

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

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon / 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
/ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

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“.

Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

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

Maskinskrivning.

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

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — eller 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. indtøget reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1887 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Krigsforsikringen for danske Skibe

har Kontor i

Holbergsgade 1, 2den Sal.

Telegramadresse: Krigsrisiko. Telefoner. 2542 & 2543.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagde, Aalborg.

Metalstaberl. Spec.: Skibsarbejde.



State-
 anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
 Ratin's Salgekontor,
 Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensens“

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 52, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

LANDMANDSBANKEN

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

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
 alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.

Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 477. Nattefon 427. — Post Bøx 14

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tif. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxøgade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instru-
 menter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

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 Watsons Bog „Know your own ships“.

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

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
 BAGE
 OVNE

KABYS KOMFURER
 I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavn, den 1. Oktober 1914.

Handelsministeriet meddeler:

Hvad den britiske Regering anser for Krigskontrabande. I Følge Indberetninger fra den kgl. Gesandt i London vil nedennævnte Genstande af den britiske Regering blive anset som henholdsvis absolut og betinget Kontrabande i Henhold til Proklamationer af 5. August og 21. f. M.

I. Absolut Kontrabande.

1. Vaaben af enhver Art, derunder indbefattet Jagtvaaben, samt enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
2. Projektiler, Karduser og Patroner af enhver Art, samt enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
3. Krudt og Sprængstoffer, der særlig er bestemt til Krigsbrug.
4. Lavelter, Amunitionsvogne, Forstillinger, Trænvogne, Feltesser og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
5. Militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande, der er kendelige som saadanne.
6. Militære Seletøjsgenstande af enhver Art, der er kendelige som saadanne.
7. Ride-, Træk- og Lastdyr brugelige i Krig.
8. Lejrmateriel og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.
9. Panserplader.
10. Krigsskibe og -fartøjer og Dele dertil, naar de efter deres Natur kendelig kun kan anvendes paa et Krigsskib.
11. Flyvemaskiner, Luftske, Balloner og Luftfartøjer af enhver Art. Dele dertil, der er kendelige som saadanne, samt Tilbehør, Genstande og Materialier, der kendelig skal tjene til Luftsejlsads eller Flyvning.
12. Instrumenter og Apparater, som udelukkende er forfærdigede til Fabrikation af Krigsammunition, til Fabrikation eller Reparation af Vaaben og Materiel til Land- eller Søkrig.

II. Betinget Kontrabande.

1. Levnedsmidler.
2. Foderstoffer og Korn, der er egnet til Kvægfoder.
3. Beklædningsgenstande, vævede Stoffer dertil og Fodtøj, som er egnet til militært Brug.
4. Guld og Sølv, møntet eller i Barrer, Pengesedler.
5. Befordringsmidler af enhver Art, som kan bruges i Krig, saavel som Dele dertil.
6. Skibe, Baade og Fartøjer af enhver Art, Flydedokke, Indretninger til Tørdokke saavel som Dele dertil.
7. Fast eller rullende Jernbanemateriel, Materiel til Telegrafer, Radiotelegrafer og Telefoner.
8. Brændselstoffer og Smørestoffer.
9. Krudt og Sprængstoffer, som ikke særlig er bestemt for Krigsbrug.
10. Pigtraad samt Redskaber, bestemt til at fastgøre eller overklippe samme.
11. Hestesko og Materialer til Skoning af Heste.
12. Seletøjs- og Sattelgenstande.
13. Kikkerter, Teleskoper, Kronometre og alle Slags nautiske Instrumenter.
14. Uforarbejdet Kobber.
15. Bly i Blokke, Plader eller Rør.
16. Glycerin.
17. Ferrochrom.
18. Hæmatit- og magnetisk Jernerts.
19. Gummi.
20. Huder og Skind, raa eller raagarvede, herunder ikke indbefattet «dressed leather».

Foranlediget ved forskellige Forespørgsler angaaende Præmiebetalingen til Forsikrings-Institutet for danske Skibes Forsikring mod Krigsfare skal Dansk Sejlskibsrederi-Forening oplyse følgende:

Et Skib, som sejler paa Aarspræmie, vil under Oplægning blive tilstaaet Ristorno, og det har Ret til at gaa udenfor den for Aarspræmien fastsatte Fart.

I den Tid, Skibet sejler uden for den Fart, for hvilken Aarspræmien gælder, bortfalder Ristornoen og Aarspræmien, og en Rejsepræmie træder i Stedet.

Et Skib, der henligger i sikker Havn uden at betale Præmie, er ikke forsikret.

For en enkelt Rejse er Skibet forsikret i 14 Dage efter Ankomst til Bestemmelsesstedet, hvadenten Skibet er udlosset eller ej.

Er Skibet i Ballast, er det ligeledes forsikret til 14 Dage efter Ankomst til Bestemmelsesstedet.

For Rundrejser er Skibet forsikret i alle Mellemhavne og 14 Dage efter Ankomst til den Havn, hvor Forsikringen ophører. Skulde Opholdet strække sig over 14 Dage, maa ny Anmeldelse indgives.

Et Skib, der sejler paa Aarspræmie, er forsikret i alle Havne, indtil Rederen anmelder enten Oplægning uden Præmiebetaling i en af Bestyrelsen for Krigsforsikringen anerkendt sikker Havn, eller at Skibet skal gaa i anden Fart end den, for hvilken Aarspræmien er gældende.

Handelsministeriet meddeler:

Skibsfarten paa Konstantinopel. I Henhold til en fra det kgl. Gesandtskab i Konstantinopel modtaget Indberetning vedbliver Skibsfarten paa Konstantinopel at være forbundet med store Vanskeligheder. En Mængde udgaaende Skibe, der havde Korn, Ris etc. om Bord, er i den senere Tid blevet standset og opholdt mange Dage ved Dardanellerne og har først faaet Tilladelse til at passere efter gentagne energiske Henvendelser til den tyrkiske Regering fra forskellige Landes Gesandtskaber. De militære Myndigheder har i flere Tilfælde rekvisioneret Transitgodt, der befandt sig om Bord paa Dampere, der laa i Konstantinopels Havn, og som ikke var bestemt til at udlosse i tyrkiske Havne.

Angaaende den Fare for Skibene, der er forbundet med Sejlsads gennem Minespærringerne i Stræderne, meddeler Gesandtskabet, at der i den senere Tid ikke synes at være indtruffet noget Ulykkestilfælde, og at de forskellige Dampskibsagenter anser Faren for temmelig ringe, naar der iagttages behørig Forsigtighed, og Skibene har Lods om Bord.

En Motor-Redningsbaad til Skagen. Det ligger allerede nogle Aar tilbage, at Motorerne blev taget i Brug til Drift af Redningsbaade i forskellige Lande. Det viste sig dog snart, at Redningsbaade forsynet med Motor kun lod sig bruge med en Havn som Udgangspunkt, da Baadene blev for tunge til at kunne sættes ud fra og opbjergeres paa en aaben Kyst, naar Forholdene var saaledes, at deres Hjælp paakrævedes. Det er mangfoldige Forsøg, der er bleven anstillet i de forskellige Lande, men Resultatet er stedse blevet dette, at en Redningsbaad udrustet paa den Maade, at den under virkelig vanskelige Forhold skal kunne gøre Fyldst, ikke lader sig bruge med Motordrift fra aaben Strand.

Men der findes jo ogsaa flere Steder her i Landet, hvor en Motor-Redningsbaad kan virke med en Havn som Basis, og da der i Tidens Løb var erhvervet en Del Erfaring i Udlandet, særlig England, om Konstruktionen af Redningsbaadene og Motorerne til disse, besluttede det danske Marineministerium sig for to Aar siden til ogsaa at gøre et Forsøg her i Landet, og der blev paa Finansloven optaget Forslag til Bygningen af en Motor-Redningsbaad. Det drejede sig imidlertid her om et Be-

Danske Skibsrederes Krigsforsikring.
Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler:

løb, der androg det firdobbelte af de sædvanlige Redningsbaade, og Beløbet blev derfor fordelt paa to Finansaar. Sagkyndige fra det danske Orlogsværft besøgte engelske Redningsstationer for at se de derværende Motor-Redningsbaade i Drift, og Bestyreren af det jyske Redningsvæsen foretog ligeledes i Fjor en Rejse til England i samme Øjemed.

Resultatet foreligger nu, idet den ny Redningsbaad, som er bygget paa Orlogsværftet, i disse Dage er bleven afleveret af dette til Redningsvæsnet. Det er bestemt, at den ny Baad skal have Station i Skagens Havn, og der er i den Anledning bleven opført et rummeligt Hus til Baadens Ophaling paa Havnepladsen. Fra Midten af Huset og ud i Havnen er bygget en Bedding til Baadens Ophaling, til hvilken et kraftigt Spil vil blive anbragt.

I England haves der forskellige Typer af Motor-Redningsbaade, og af disse har man valgt den saakaldte Watson-Type, som forøvrigt ikke adskiller sig meget fra den Type, som vore nuværende Redningsbaade repræsenterer. Til Fremdrift er valgt en 40 Hestekraft Tylor-Benzinmotor. Ved de Forsøg, som efter Redningsbaadens Fuldendelse har været afholdt, har man med 720 Omdrejninger pr. Minut opnaaet en Fart af 7 Knob. Med 580 Omdrejninger 6 Knob og med 360 Omdrejninger 4 Knob. Med Hensyn til Forbrug af Benzin har Proven vist, at der med højeste Fart i en Time brugtes 12¼ Kilogram. Det laveste Antal Omdrejninger, som Baaden i længere Tid kan gaa med, har vist sig at være 300, som svarer til en Fart af lidt over 3 Knob.

Om ganske kort Tid vil den ny Redningsbaad komme til Skagen, og man maa da haabe, at den vil komme til at svare til de Forventninger, som stilles til den, og som da sikkert vil føre til, at der paa andre Steder af Kysten efterhaanden anbringes lignende Baade.

—h.

Den norske Handelsflaades Fragtforlignelse i 1912. Centralbureauet i Kristiania har udsendt Statistik for den norske Skibsfart i 1912. Af denne fremgaar det, at der i dette Aar beskæftigedes 1,059 Dampere og 703 Sejlere i udenrigsk Fart med en Tonnage af henholdsvis 967,153 og 620,555 Tons. I Aarets Løb opsejlede Dampskibene en Bruttofragt af 153,439,424 Kr. og Sejlskibene 35,000,916 Kr. Den samlede Bruttofragt bliver saaledes Kr. 188,440,340. Dette er en større Bruttofragt end der er opsejlet noget tidligere Aar. I 1907 var den 139 Mill. Kr., i 1908 136.9, i 1909 130.6, i 1910 139.9, i 1911 161.1 Mill. Kr.

Af det samlede Fragtbeløb var imidlertid ikke mindre end Kr. 76,768,832 Maanedsfraagt. Aaret forud var Maanedsfraagten kun 60.2 og det næstforegaaende Aar 48.2 Mill. Kr. I 1909 39.2 Mill., i 1908 44.4 og i 1907 50.4 Mill. Kr.

Der tjentes i 1912 159 Kr. for hver Dampskibston og 56 for hver Sejlskibston i udenrigsk Fart. Disse Tal er betydelig højere end de næst foregaaende Aar. For 1911 var de Kr. 143 og 48, for 1910 137 og 34, for 1909 130 og 39, 1908 134 og 44. Det højeste Tal fra de nærmest foregaaende Aar viser 1904 med Kr. 151 og 40. De hjemsendte Hyrebeløb androg Kr. 1,907,508 i 1912 mod 1,568,520 i 1911.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Lloyds Skibbygningsstatistik. I Følge Lloyds Register of Shipping var ved Slutningen af Aarets 2det Kvartal 477 Skibe paa i alt 1,722,124 Tons Brutto under Bygning i England, Irland og Skotland.

30. Juni 1914	477 Skibe	1,722,124 Tons
31. Marts 1914	535 —	1,890,856 —
30. Juni 1913	543 —	2,003,241 —

Der er saaledes — som ses af ovenstaaende Sammenligning — en Tilbagegang af 169,000 Tons sammenlignet med det forudgaaende Kvartal, og 281,000 Tons sammenlignet med det forudgaaende Aar.

Tonnagen under Bygning udenfor U. K. var 1,440,000 Tons Brutto, hvilket kun er 12,000 Tons lavere end det tidligere naaede Maksimum.

Af de i U. K. byggede Skibe var 387 paa ialt 1,315,250 Tons Brutto bygget til Lloyd's Registers Klasse, desuden byggedes udenfor U. K. 108 Skibe paa 550,087 Tons til Lloyd's Registers Klasse.

Af Skibene under Bygning var:

351 Skibe	1,243,936 Tons	til U. K.
26 —	38,440 —	- Kolonierne
6 —	68,997 —	- Belgien
17 —	56,081 —	- (Ubekendt Nationalitet)
8 —	54,170 —	- Holland
7 —	23,700 —	- Norge
5 —	15,920 —	- Danmark
3 —	12,610 —	- Sverig.

Minefaren i Nordsøen. Damperen »James I. Dickson« er den 22. f. M. indkommen til Gøteborg Havn medførende en skibbruden hollandsk Sømand, som Damperen havde optaget udfor den hollandske Kyst. Den bjergede Sømand tilhørte Besætningen paa den hollandske Damper »Automat«, der var stødt paa en Mine og sunket. Sømanden var den eneste Overlevende af den 16 Mand store Besætning.

Omtrent samtidig er to Trawlere stødt paa Miner ud for Grimsby og sunket. Hvorved 7 Mand har mistet Livet, og to Dage senere havde den norske Damper »Hesvik« samme Skæbne, med et Tab af to Mand. »Hesvik« skal være forulykket 15 Sm. omtrent ud for Longstone Fyr eller maaske noget nordligere.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Saloniki er erklæret for pestsmittet. Norge: Guvernementet Podolien i Rusland er erklæret for kolerasmittet og Byen Havana paa Kuba for pestfri.

Italien: Smyrna er erklæret for pestsmittet. Norge: Byerne Piraus i Grækenland og New Orleans i de amerikanske Forenede Stater er erklæret for pestsmittet. Sverig: Catania paa Sicilien og Smyrna i Lilleasien er erklæret for pestsmittet.

Trafikken i Storebælt har i den senere Tid været meget stor, særlig af Sejlskibe. I forrige Uge saa man saaledes paa et Tidspunkt udfor Nyborg 18 Sejlere, dels for nord- og dels for sydgaende. Nord for Mine-spærringerne laa en Mængde Skibe til Ankers, der den næste Morgen genoptog den af Mørket afbrudte Bugsering og Lodsning gennem Bæltet.

Fra Det kgl. Danske Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 265, St. Thomas og St. Jan i dansk Vestindien, Maalestok 1:70,000, med et Specialkort over St. Thomas Havn i Maalestok 1:15,000, med de dér under Udførelse værende Bolværksbygninger og Uddybningsarbejder. Pris 4 Kr. (paa Papir 3 Kr.)

Søforhør.

Den 28. August d. A. Kl. 1 afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten i Anledning af, at Dampskibet »Chr. Broberg« er stødt paa en Mine i Nordsøen og sunket.

Mødt var Skibets Fører, Kaptajn Larsen, samt Skibets øvrige Besætning med Undtagelse af 2den Maskinmester, Jensen, der var dræbt ved Eksplosionen.

Der fremlagdes en Rapport samt Uddrag af Skibets Kladdejournal, hvoraf fremgik at Skibet, der kom fra Italien og Portugal med Ladning, var gaaet ind til Portland for at forsyne sig med Bunkerkul. Skibet afgik fra Portland den 20. August Kl. 5²⁰ og styrede langs den engelske Kyst med sikker Kending af Fyrene. Fra Dover sattes Kursen Øst om South Goodwin Sand Fyrskib, der passeredes den 21. August Kl. 10⁵⁵ Fm. Kort efter fik Skibet ved Signaler fra en engelsk Krydser Ordre til at vende om og gaa Vest om Sandet. Efterat man havde passeret Galloper Fyrskib bemærkedes det, at Dampskibet »Maryland«, der Kl. c. 2 Em. var løbet forbi »Chr. Broberg«, faldt tværs med Forenden NW. efter, og at Maskinen stoppedes. Kort efter saas Forskibet synke og en Eksplosion skele samtidig midtskibs.

»Chr. Broberg«s Maskine blev straks stoppet og beordret fuld Kraft Bak. Afstanden var da c. 1½ Sm. To Redningsbaade blev nu sat i Vandet og sendt over til »Maryland« for Assistance. »Chr. Broberg« lod Styrbords Anker falde i 21 Favne Vand med 60 Favne Kæde. Baaden naaede »Maryland« Kl. c. 8½ Em.; og uagtet man gjorde sig bemærket ved Raaben, Fløjten og Blussen, hørtes intel Svar, og ingen af Besætningen var at se paa Dækket. Det antoges derfor, at Mandskabet allerede havde forladt Skibet, der ved den Tid laa med Navnet midtskibs i Vandet. »Chr. Broberg«s Baade vendte derefter tilbage til Skibet, hvortil man ankom Kl. 9½ Em. Den 22. August Kl. c. 4 Fm. lettedes Anker, og man styrede rundt om Stedet for at søge efter »Maryland«s Besætning. Kl. c. 5¼ Fm. blev »Chr. Broberg« ramt af en Mine under Maskinrummet. Begge Jollerne blev straks sat i Vandet og optog hele Besætningen med Undtagelse af 2den Mester, L. Jensen, der havde Vagtl i Maskinen. Da ingen saa ham efter Eksplosionen og ej heller efter at Skibet var sunken, maa det antages, at han straks er bleven dræbt ved Eksplosionen. Fyrbøder E. Nielsen, som havde Vagtl paa Fyrpladsen, var derimod kommen op paa Dækket, men var en Del skoldet paa Hænder og Hoved. Skibet sank i Løbet af c. 5 Minutter. Besætningen blev kort efter optaget af S/S. »Eurie«, der havde bemærket Ulykken. Kursen blev sat efter Lowestoft, hvor man ankom c. Kl. 11½ Em.

Efter at de Mødende havde godkendt Rapporten samt Journaluddraget og besvaret nogle yderligere fra Rettens Side stillede Spørgsmaal, sluttede Søforhøret.

Den 8. September d. A. Kl. 4 afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af, at Dampskibet »Maryland« er stødt paa en Mine i Nordsøen.

Mødt var Skibets Fører, Kaptajn Ørsted, samt Størstedelen af Skibets øvrige Besætning.

Der fremlagdes Udskrift af Skibets Dagbog, hvoraf fremgik, at »Maryland« efter at den den 21. August Kl. 4 Em. paa Rejse fra Sydamerika og hertil med en Ladning Majs havde passeret Galloper Fyrskib, omtrent Kl. 7.30 ramtes af en Mine i Forskibet. Der paafølgte en frygtelig Eksplosion, og Skibet sank øjeblikkelig med Forenden. Maskinen stoppedes og alle beordredes til Baadene. Under Udsætningen af disse, og medens de hang i Daviderne, ramtes Skibet midt paa Skibssiden atter af en Mine, denne Gang i Kul- og Maskinrummet, med en endnu frygteligere Virkning. Bunden paa den ene Baad om Bagbord blev saaet ud, og de Ombordværende slyngedes ud i Vandet. De tre andre Baade undgik Eksplosionen og Bagbords Redningsbaad opsamlede dem, der var i Vandet. Skibet sank hurtig, men var endnu ikke gaaet helt under, da Baadene forlod det. Kursen sattes efter en Fiskers Lanterner, der naaedes i Løbet af 1 Time. Det viste sig at være en belgisk Fiskekutter fra Ostende, hvis Navn var »Marie Louise«. Før-

eren tog med Venlighed mod Baadens Besætning og satte straks Kursen efter Ostende, som naaedes den 22. August om Aftenen.

De Mødende henholdt sig til det fremlagte Uddrag, der oplæstes for dem.

Kaptajn Ørsted forklarede nærmere, at han af sit Rederi havde faaet Ordre til, efter at have passeret Goodwin, at fortsætte mod Hansholm, og han havde af en engelsk Officer, med hvem han havde talt, faaet opgivet, at denne Kurs var usarlig. Stedet, hvor Kollisionen skele, maa have været c. 35 Sm. N. 35° Ø, retvisende, fra Galloper Fyrskib.

Sø- og Handelsrettsdom.

Dom i S. S. 94/1913, afsagt den 10. December 1913. Overretssagfører Zeuthen, Aktor mod de Tiltalte: 1) Skibsfører S. M. C., 2) Styrmand N. C. N. og 3) Styrmand H. C. H.

Skibsfører S. M. C., der tiltales for Overtrædelse af Sølovens § 293, er født den 12. Maj 1874.

Styrmændene N. C. N. og H. C. H., der er født henholdsvis den 23. Marts 1878 og den 17. Januar 1890, tiltales for Overtrædelse af Sølovens § 306.

Ingen af de Tiltalte er tidligere straffet.

Sagens Oplysninger er efter de Tiltaltes egen Erkendelse og det iøvrigt oplyste følgende:

Tirsdag den 28de Oktober 1913 forlod Damperen »Olga«, der tilhører det i Esbjerg hjemmehørende Dampskibsselskab Vesterrhavet, Kotka, bestemt til Sevilla med en Ladning, bestaaende af c. 413 Standard Træ. Tiltalte C. var Skibets Fører, Tiltalte N. 1ste Styrmand og Tiltalte H. 2den Styrmand. Onsdag Morgen passeredes Revalstone Fyrskib, som man dog paa Grund af Taage ikke fik Øje paa, men hvis Sirene man hørte, og Kursen blev derfra sat 5 Sm. af Nekman Grund, som man ventede at passere samme Aften. Man fik ikke Kending af Fyret, men efter foretagne Lodskud mente man at passere Stedet ved 7-Tiden om Aftenen, og Kursen blev derefter sat devierende SV. ½ S. paa Gotland. Taagen vedblev, indtil det den følgende Dag, Torsdag den 30te Kl. 10.40 Fm. klarede lidt op, hvorefter Kaptajnen forandrede Kursen ¾ Str. til Vest for at komme ind og faa Landkending. Kl. 12 Middag blev der taget Lodskud, der viste 56 Favne, hvilket ikke stemte med Middagspladsen efter Bestikket, og som gjorde det klart for Kaptajnen, at han var kommet nærmere Land end beregnet. Kl. 4 tog han nyt Lodskud, der viste 18 Favne, hvilket i det væsentlige stemte overens med Pladsen efter Bestikket. Han ændrede samtidig Kursen til S. 37° V., og Kl. 4.20 observeredes gennem Disen Land om Styrbord. C. 10 Minutter senere saas om Styrbord et Fyrtaarn, som man Kl. 5 havde tværs i en Afstand af 2½ Sm. Det lykkedes ikke at faa bestemt Kending af dette Fyrtaarn, idet man paa Grund af Disen kun kunde skimte dets Omrids, men Kaptajnen følte sig dog efter alt foreliggende overtydet om, at det var Faludden Fyr, og ændrede derfor Kl. 5 Kursen til retvisende 25° V. for at komme klar af Grundene sønden for dette Fyr. Ved 6-Tiden satte han ny Kurs efter Ølands Södra Udde og gik straks efter ned for at spise. Kl. 7 kom han atter paa Broen, hvor 1ste Styrmand, der havde haft Vagtl fra Kl. 1. netop var i Færd med at overgive Vagten til 2den Styrmand. Kaptajnen saa, da han kom op, om Bagbord et hvidt Lys, der vekselvis kom og forsvandt, og paa sit Spørgsmaal til 1ste Styrmand, hvad det var, fik han til Svar, at det var en Sejlers Agterlanterne, og med denne Forklaring slog han sig til Ro, idet han var saa sikker paa, at man Kl. 5 havde passeret Faludden Fyr, at det

slet ikke kom i hans Tanke, at man kunde have noget Fyr i den Retning, hvor Lyset viste sig.

Han gav 2den Styrmand Ordre om Kursen paa Södra Udde og om at varsko, hvis det blev mere diset, og han der siden Natten mellem Tirsdag og Onsdag kun havde hvilet og sovet en enkelt Time uden at være afklædt, gik derefter ned og gik til Køjs. Straks efter mærkede han, at Skibet tog Grunden. Han sprang op paa Broen, hvor Maskinen alt var stoppet. Han slog fuld Kraft Bak. Under Bakningen svingede Skibet, indtil det stævnede OSO., og blev da staaende i en Afstand af c. 1½ Sm. fra Faluddens Fyr, som havdes i misvisende S. ¼ O. Efter at have kastet mellem 40 og 50 Standard af Dækslasten over Bord, lykkedes det samme Aften Kl. 11½, ved Forcering af Maskinen og ved Pumpning af Ballasttankene at faa Skibet flod uden fremmed Hjælp. Da Skibet imidlertid viste sig utæt, sejlede Kaptajnen til Kjøbenhavn som Nødhavn. Skaderne paa Skibet er anslaaet at ville beløbe sig til c. 49,000 Kr., Værdien af den over Bord kastede Lading er c. 13,000 Kr.

1ste Styrmand har forklaret, at efter at man Kl. 5 var passeret Fyrtaarnet, som Kaptajnen erklærede at være Faludden Fyr, saa han, at Fyret var tændt og at det viste snart lyst og snart mørkt. Han talte dog ikke Perioderne og søgte saaledes ikke at faa konstateret, at det virkelig var Faludden Fyr, idet han fast gik ud fra, at det var dette Fyr. Ej heller varskoede han Kaptajnen, at Lyset var tændt.

Han har videre forklaret, at han Kl. 6.40 fik i Sigte 1¼ Streg om Bagbord et mat, hvidt Lys, som han sejlede imod i 10 Minutter, uden at Pejlingen forandrede sig. Han antog Lyset for at være et Skibs Agterlanterne og mente, at Skibet var medgaaende, men dog med skærende Kurs. Han gav nu Styrbords Ror og fik Lyset 1 Streg om Styrbord og sejlede saaledes i c. 10 Minutter, uden at Pejlingen forandrede sig. Da det straks efter var Vagtskifte, ændrede han Kursen tilbage til den opgivne Kurs, og da han Kl. 7 afleverede Vagten til 2. Styrmand, meddelte han denne, at de havde passeret Faludden og nu styrede efter Södra Udde og kunde vente at se Hoborg Fyr, som dog vistnok var skjult af Dis. Han gjorde samtidig opmærksom paa den klare Lanterne og sagde, at det var en medgaaende Sejlers Agterlanterne.

2den Styrmands Forklaring gaar ud paa, at da han Kl. 7 overtog Vagten, saa han i Journalen, at de Kl. 5 havde passeret Faludden Fyr. Han saa i Kortet, hvor de omtrent skulde være, fik af 1ste Styrmand at vide, at de skulde have Hoborg Fyr tværs, men ikke kunde se det paa Grund af Dis over Land, og blev samtidig gjort opmærksom paa et klart Lys, som, efter hvad 1ste Styrmand sagde, var et Skibs Agterlanterne, som han skulde passe godt paa. Lyset, som han havde 1 Streg om Bagbord, brændte klart, dog blev det nu og da borte, efter hvad han tænkte sig, fordi det paagældende Skib duvede i Søen. Han sejlede mod dette Lys i c. 20 Minutter, men blev da opmærksom paa og samtidig betænkelig ved de regelmæssige Formørkelser. Han begyndte at tælle Perioden, men inden han havde faaet talt den første Periode ud, stødte Skibet. Han slog straks Stop, og umiddelbart efter kom Kaptajnen paa Broen og slog Bak.

Ansaret for Grundstødningen findes i første Række at maatte hvile paa Kaptajnen, som har ledet Navigeringen, og som har forvekslet Noarsholm Fyr, som passeredes Kl. 5, med Faludden Fyr.

Hans Bestik har, i hvert Fald fra Nekkans Grund, hvoraf det ikke lykkedes ham at faa nogen paalidelig Kending, været noget usikkert, og denne Usikkerhed er ikke blevet hævet ved de to Lodskud Kl. 12 og Kl. 4.

Dette burde have manet ham til Forsigtighed. Naar han derefter, uden at have faaet Kending af Fyrtaarnet, som han Kl. 5 passerede, dømte dette til at være Faludden Fyr og med dette Udgangspunkt udsatte sit videre Bestik, idet han ganske undlod at se efter Fyret, da dette senere blev tændt, og ej heller gav Styrmanden noget Paalæg i

saa Henseende, endskønt han herved havde haft den lettest mulige Adgang til at skaffe sig Vished om Skibets Sted, findes han ved sit her omhandlede Forhold at have gjort sig skyldig i en alvorlig Pligtforsømmelse.

Med Hensyn til 1ste Styrmand bemærkes, at det ogsaa uden noget Paalæg fra Kaptajnens Side havde været hans Pligt, da han saa Fyret tændt, ved behørig lagttagelse at konstatere, om det var Faludden Fyr, som han saa, hvilket Bestikket forudsatte. Det paahviler en vagthavende Styrmand af egen Drift at forvise sig om alt, som kan være af Betydning for sikker og forsvarlig Sejlads, derunder selv at foretage enhver Observation, som under hans Vagt kan faas til Oplysning om Skibets Plads, og dette maa ogsaa gælde i et Tilfælde som det foreliggende, hvor Kaptajnen vel ledede Navigeringen, men hvor Styrmanden dog ikke vidste, hvorvidt Kaptajnen havde set Fyret tændt, hvorom han ej heller har varskoet Kaptajnen.

At Kaptajnen og 1ste Styrmand undlod at skaffe sig Vished om det Fyr, som de Kl. 5 passerede, har atter været Anledning til den senere skete Forveksling af Faludden Fyr. Selv afsat fra dette sidste findes imidlertid saavel Kaptajnen som 1ste Styrmand ved deres ovenfor fremhævede Forhold at have paadraget sig Ansvar resp. efter Sølovens § 293 og efter dens § 306, og de vil som Følge heraf være at anse med Statskassen tilfaldende Bøder, som efter de foreliggende Omstændigheder og i Betragtning af, at de begge er vel anbefalet af deres Rederi, findes at kunne bestemmes for Kaptajnens Vedkommende til 100 Kr. og for Styrmandens Vedkommende til 50 Kr., hvorhos de vil have in solidum at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor 30 Kr., medens de hver for sit Vedkommende udrede Salærerne til de for dem beskikkede Defensorer, 30 Kr. til hver.

Hvad angaar 2den Styrmand, som overtog Vagten Kl. 7, findes det vel besynderligt, at han har sejlet i 20 Minutter imod Fyret, forinden han begyndte at tænke sig den Mulighed, at det kunde være et Fyr, men naar henses til de Oplysninger, som han ved Vagtskiftet havde modtaget baade om, at man Kl. 5 havde passeret Faludden, hvorefter der ikke kunde ventes noget Fyr om Bagbord, og om at Lyset forude var en Skibslanterne, findes hans Forhold dog ikke at kunne henføres under Sølovens § 306, og han vil derfor være at frifinde.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortæst.)

Rorkommando.

Angaaende det tidligere behandlede, særdeles betydningsfulde Spørgsmaal om Ønskeligheden af en Ændring i den gældende Rorkommando har den norske Regering resolveret en ændret Kommando som gældende i norske Skibe fra 1. Juli 1914 at regne.

Det danske Marineministerium har under Hensyn til, at den norske Orlogsmarine har ændret Kommandoen saaledes, at Ordene »højre« og »venstre« benyttes i Stedet for »bagbord« og »styrbord«, og saaledes ikke har ønsket at afvente det Tidspunkt, da en Ændring i den danske Orlogsflaade samtidig kunde træde i Kraft, tilskrevet Ministeriet for Handel og Søfart, at Marineministeriet er sindet at gaa over til Systemet Styrbord (Bagbord) i ny Betydning, eventuelt med Benyttelse af »Til Styr-

(Fortsættes efter «Efter» for Søfart.).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2002. **Sardinien W.-Kyst.** Porto Seuso. Fyr tændt.
(^oAvvisi ai Naviganti" Nr. 855/741 og 364/765. Genova 1914.)
Ved *Porto Scuso* paa *Oen Ghinghetta* er tændt et rødt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Fyret er formørket i Pejlinger fra 100° til 112°, over *Secca Grande* og fra 153° til 165°, over *Oen Porri*. Synsvidden: 7 Sm. 39° 11' 57" N. 8° 22' 10" E. (ital. Kort Nr. 77).
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1992. København 1914.)
2003. **Italien E.-Kyst. Rimini.** Fyr tændt.
(^oAvvisi ai Naviganti" Nr. 342/722. Genova 1914.)
Et grønt Fyr, der viser Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., er tændt paa Enden af den W.-lige Mole om Styrbord ved Indløbet til *Rimini* Havn. Flammens Højde: 7 m. Lysevnen: 4 Sm. *Rimini*: 44° 04' N. 12° 34' E.
2004. **Rusland. Sorte Hav. Sevastopol.** Fløjtetønde ombyttet med Spiritønde.
(^oNotice to Mariners" Nr. 1513. London 1914.)
En rød Spiritønde med omvendt Kegel er udlagt i Stedet for Fløjtetønden 0,56 Sm 254° (mislv. W. t. S. 3/8 S.) fra den N.-lige Pynt ved *Sevastopol* og tæt W. for den røde Spiritønde paa samme Sted. 44° 37 3/4' N. 33° 29 1/4' E.
2005. **Rusland. Sorte Hav. Kap Aitodor.** Taagesignal forandret.
(^oNotice to Mariners" Nr. 1545. London 1914.)
Taagesignalet ved *Kap Aitodor* gives nu med Klokke, der giver To-Slag c. hver 9 s. 44° 25 1/2' N. 34° 07 1/2' E.
2006. **England.** Bestemmelser angaaende Signaler fra Skibe, som generes af Søgelys, sættes indtil videre ud af Kraft.
(^oNotice to Mariners" Nr. 1536. London 1914.)
Bestemmelserne angaaende Signaler fra Skibe, der nærmer sig befæstede Havne i det forenede *engelske* Kongeriges Kyster, og som generes af Søgelys, sættes indtil videre ud af Kraft.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/588. København 1912.)
2007. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Bestemmelser om Brugen af Radio-Telegraf m. m.
Det forbydes alle Radiostationer inden for *De Forenede Staters* Jurisdiktionsomraade at befordre eller modtage til Aflevering Depecher af ikke-neutral Karakter, eller paa anden Maade at yde nogen af de krigsførende ikke-neutral Tjeneste, saalænge Fjendtlighederne varer.
Som Følge heraf tillades det ikke, at noget Ciffer- eller Code-Radiotelegram fra krigsførende Magters Skibs- eller Kystradiostationer beforders eller modtages af nogen Regerings- eller Handelsradiostation i *De Forenede Stater* eller sammes Besiddelser eller paa noget Territorium under Staternes Jurisdiktion, undtagen Cifferdepecher til eller fra *De Forenede Staters* Embedsmænd.
Endvidere tillades det ikke, at noget Ciffer- eller Code-Radiotelegram afsendes fra nogen Radiostation i *De Forenede Stater* via fremmede Radiostationer, hvis det er bestemt til nogen af de krigsførende.
Radiotelegrammer, indeholdende Oplysninger vedrørende nogen krigsførende Nations Operationer — materielle eller personelle — vil blive betragtede som værende af ikke-neutral Karakter og vil ikke blive befordrede af Radiostationer under *De Forenede Staters* Jurisdiktion.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 265. Dansk Vestindien. St. Thomas og St. Jan. Maalestok 1:70 000, med Specialkort: St. Thomas Havn 1:15 000. 1914. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

I. Østersøen.

1982. **Sverrig. Hanösend. Grund.**
(^oUnderrättelser för sjöfarande" Nr. 39/1003. Stockholm 1914.)
En Grund med 4,7 m Vand er fundet paa 56° 00' 52" N. 14° 47' 22" E. (Kort Nr. 160 og 206.)
1983. **Sverrig. Smålandskusten. Västervik.** Lods-Station midlertidig nedlagt.
(^oUnderrättelser för sjöfarande" Nr. 39/1002. Stockholm 1914.)
Lods-Stationen ved *Västervik* er midlertidig nedlagt. Udgaende Skibe maa bestille Lods ved *Idö* Lods-Station, hvortil der findes Telefonforbindelse. *Idö*: c. 57° 43' N. 16° 45 3/4' E.
1984. **Tyskland. Grosses Stettiner Haaf.** Vrag borttaget.
(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 50/2644. Berlin 1914.)
Fartøjet, der var sunket c. 75 m E. for Forbindelseslinien mellem de sorte Spids-tønder *14* og *15*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 42' 23" N. 14° 29' 13" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/1799. København 1914.)
1985. **Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort.** Stormvarsler gives atter.
(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 50/2693. Berlin 1914.)
Ved *Friedrichsort* gives atter Stormvarselssignaler. 54° 23 1/2' N. 10° 11 1/2' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1922. København 1914.)
- ## II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.
1986. **Danmark. Sundet. Helsingør.** Hindring observeret.
0,1 ÷ 0,5 Sm E. t. N. for *Helsingør* Havnehed er observeret Bundgarnspæle og Rester af Fiskeredskaber, tilsyneladende fast i Bunden. Undersøgelse vil blive iværksat og mulige Hindringer for Skibsfarten fjærnedt snarest muligt.

***. russkge, limburgi og skagetrak.

1987. Danmark. Kattegat. Revsnæs. Lys- og Fløjtetønde drevet fra Station. *Revsnæs* Lys- og Fløjtetønde er drevet e. 500 m Syd efter. Den vil snarest blive bragt paa Plads. e. 55° 45' N. 10° 50 $\frac{1}{2}$ ' E.

1988. Danmark. Kattegat. Hirschholm. Midlertidige Restemønstre for Lodsnings. Da det midlertidigt ikke er muligt at afgive Lodser fra *Hirschholm* Lods-Station, maa Lods tages ved *Skagen*; dog behøver de til *Fredenskhavn* bestemte Sibe først at benytte Lodsen ved *Hirschholm*. *Hirschholm*: 57° 29' N. 10° 37' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1899. Holland. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Lystønde atter tændt.

(^a)Bericht aan Zeevarenden" Nr. 230/2105. ³s-Gravenhage 1914.)

Fyret paa den rød og sort lodret stribede Lys- og Fløjtetønde ud for *N. Rolt Waterweg* er atter tændt. 51° 59' N. 4° 03' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 55/1946. København 1914.)

1900. Holland. Haringvliet. Dirksland. Oplysning om Fyr.

(^a)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 176/1637. ³s-Gravenhage 1914.)

Paa den sorte Baake med Diamant, *de Pieter*, paa det W.-lige Havnehoved ved *Dirksland* brænder et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. 51° 47' N. 4° 07' E.

1901. Belgien. Ostende Banke. Lys- og Fløjtetønde.

(^a)Notice to Mariners“ Nr. 1555. London 1914.)

Den W.-lige, rød og hvid lodret stribede Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Lys med Formørkelse, ligger nu ved S.-Siden af *Ostende Bank*. 1 $\frac{3}{4}$ Sm SE. for den tidligere Plads og 5 $\frac{1}{4}$ Sm 294° (misv. NW. 3/4 W.) fra *Ostende* Fv. 51° 16 $\frac{1}{2}$ ' N. 2° 48' E.

1902. Skotland. Cromarty Firth. Nigg Sands. Oplysning om Baaker.

(^a)Notice to Mariners“ Nr. 1531. London 1914.)

Baakerne paa S.-Siden af *Nigg Sands* staar paa nedennævnte Steder og har følgende Topbetegnelser:

		Topbetegnelse.
a) Nr. 1	staar 0,99 Sm 324° (misv. N. t. W. 1/2 W.) fra <i>Cromarty</i> Fyr.	Kurveflethning.
b) —	2 — 1,45 — 304° (misv. NW. 3/4 N.)	Trekant.
c) —	3 — 2,03 — 291° (misv. NW. 1/2 W.)	Balton.
d) —	4 — 2,14 — 283° (misv. NW. t. W. 1/8 W.)	Diamant.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/184. København 1913.)

1903. Shetlands Øerne. Sumburgh Head. Fyr forandret.

(^a)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 224/2049. ³s-Gravenhage 1914.)

Sumburgh Head Fyr er forandret til at vise hvidt Tre-Lyn hver 30 s. Det hvide, faste midlertidige Fyr er slukket. 59° 51' N. 1° 16' W.

(Kort Nr. 179.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/700. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1904. England. Wales S.-Kyst. Usk Floden. Newport. Midlertidige Ledende Fyr tændt.

(^a)Notice to Mariners“ Nr. 1548. London 1914.)

Nedennævnte, midlertidige Ledefyr er tændt ved Indløbet til *Newport* indtil det gravede Løb kan blive afmærket med Lystønder:

1. Ved Indløbets E.-Side et Sæt hvide, faste Fyr. a) Forfyret staar 520 m 285° (misv. NW. t. W. 1/8 W.) fra *East Usk* Fyr. b) Bagfyret staar 55 m 0° (misv. N. t. E. 1/2 E.) fra Forfyret.

Disse Fyr overet i Pejling 0° (misv. N. t. E. 1/2 E.) leder gennem den ydre Del af den gravede Rende til *Alexandra Dal*.

2. Ved Indløbets W.-Side et Sæt hvide, faste Fyr. a) Forfyret staar 610 m 18° (misv. NE. 7/8 N.) fra *West Usk* Fyr. b) Bagfyret staar 55 m 324° (misv. N. t. W. 3/4 W.) fra Forfyret.

Disse Fyr overet i Pejling 324° (misv. N. t. W. 3/4 W.) leder gennem den indre Del af den gravede Rende til *Alexandra* Dok. *East Usk* Fyr: 51° 32 $\frac{1}{4}$ ' N. 2° 58' W.

1905. England W.-Kyst. Mersey Munding. Crosby Kanal. Fyrskib indtaget.

(^a)Notice to Mariners“ Nr. 1542. London 1914.)

Crosby Fyrskib, der laa midtvejs mellem *Ashew Spit* og SE.-Enden af *Taylor Bank* paa 53° 51' N. 3° 06 $\frac{1}{2}$ ' W., og som viste hvidt Blinkfyrt, er indtaget.

1906. Irland E.-Kyst. Dublin Bugt. Burford Banke. Lystønder forandret.

(^a)Notice to Mariners“ Nr. 1534. London 1914.)

North Burford Lys- og Fløjtetønde, ved N.-Enden af Banken, viser nu rødt Et-Blink hver 2 $\frac{1}{2}$ s. 53° 20 $\frac{1}{4}$ ' N. 6° 01 $\frac{1}{4}$ ' W.

South Burford Lys- og Klokketønde, ved S.-Enden af Banken, viser nu hvidt Et-Blink hver 2 $\frac{1}{2}$ s.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1907. Spanien N.-Kyst. Castro Urdiales. Havnearbejder.

(^a)Avisos a los Navegantes“ Nr. 32/753. Madrid 1914.)

Ved *Castro Urdiales* opføres en Mole, der skal strække sig 300 m ud fra det indre røde Ledfyrt i en Retning tværs paa Bølgebryderen. Yderenden af Molen er afmærket med en Tønde, der ligger i 7,5 m Vand. e. 43° 23' N. 3° 14' W.

1908. Portugal. Leixões. Oplysning om Fyr.

(^a)Avisos aos Navegantes“ Nr. 14/27. Lisbon 1914.)

Fyret paa det S.-lige Havnehoved viser Et-Lyn hver 3. s. Lyn 0,3 s., Mørke 3,6 s. Lysvinklerne er ulorandrede. 41° 10 $\frac{3}{4}$ ' N. 8° 42 $\frac{1}{4}$ ' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/1664. København 1914.)

1909. Portugal. Cabo Raso. Taagesignal.

(^a)Avisos aos Navegantes“ Nr. 14/28. Lisboa 1914.)

Fra *Cabo Raso* gives nu Taagesignal med Horn, Et-Stød hver 33 $\frac{1}{2}$ s., Stød 31 $\frac{1}{2}$ s., Pause 30 s. 38° 42 $\frac{1}{2}$ ' N. 9° 29' W.

2000. Nova Scotia S.-Kyst. Beaver Harbour. Beaver Point. Fyr forandret.

(^a)Notice to Mariners“ Nr. 91/286. Ottawa 1914.)

Beaver Point Fyr viser nu hvidt, fast Lys. Fyrpælen er ombyttet med en hvid Fyrbygning. Flammens Højde: 15 m. Synsviddelen: 12 Sm. 44° 52' 24" N. 62° 23' 38" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2001. Brasilien. Rio San Mathews. Fyr tændt.

(^a)Notice to Mariners“ Nr. 1523. London 1914.)

Ved N.-Siden af Indløbet til *Rio San Mathews* er tændt et hvidt Fyr, der viser Tre-Blink hver 10 s. Flammens Højde: 14 m. Synsviddelen: 19 Sm. H... 11 ...

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1498. China Sea—Enif of Siam. Pulo Obi light—Amended arc of visibility. Position. Lat. $8^{\circ} 25\frac{1}{2}'$ N., long. $104^{\circ} 48\frac{1}{2}'$ E. Details. The light is obscured from 55° (N. 53° E. Mag.), to 41° (N. 39° E. Mag.); within a distance of 9 miles the obscured arc increases as the island is approached. Note. The note on the charts with reference to the obscured sector has been amended accordingly, and the following cautionary note inserted on chart No. 2723: "Owing to the elevation of the land, the arc of obscurity of Pulo Obi light increases as the island is approached on a N. Ely. bearing within a distance of 9 miles." This cautionary note has also been inserted on the plan of Pulo Obi, on chart No. 2723. Variation. 2° E. (Notice No. 1498 of 1914, dated 10th September.)

Charts affected. No. 2723, Bay island to Pulo Obi, with plan. No. 2414, Gulf of Siam. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1396. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 136.

No. 1512. Cochon China. Vung Moe bay—Light placed on charts. Position. On a coast hill situated $1\frac{1}{10}$ miles, 270° (S. 89° W. Mag.), from the south-western extreme of Nhok islet. Lat. $14^{\circ} 15'$ N., long. $109^{\circ} 09\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. F., 167 ft., vis. 18 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation, 167 feet. Visibility, 18 miles, from 162° (S. 19° E. Mag.) through south to 338° (N. 23° W. Mag.). Structure. White house, 14 feet in height. Variation. 1° E. (Notice No. 1512 of 1914, dated 11th September.)

Charts affected. No. 1342, Fan Rang bay to Tong King gulf, No. 2661 a, China sea, northern portion, western sheet, No. 1263, China sea. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 1428. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 238.

bord« (»Til Bagbord«), men har forinden udbedt sig en Udtalelse fra Ministeriet for Handel og Søfart, dels om dette kan tiltræde Marineministeriets Opfattelse af Spørgsmaalet, dels om det kan forventes, at Systemet i en nærmere Fremtid indføres i Koffardimarinens.

Ministeriet for Handel og Søfart har derpaa svaret Marineministeriet, »at Spørgsmaalet om en Ændring i Rorkommandoen for Koffardimarinens Vedkommende eventuelt vil komme til Behandling paa den for Tiden i London stedfindende internationale Konference til Drøftelse af Foranstaltninger til Sikring af Menneskeliv paa Søen, ved hvilken Konference nærværende Ministerium er repræsenteret ved Delegerede, og at man derfor ikke ser sig i Stand til for Tiden at udtale sig i Sagen, men maa afvente nærmere Indberetning fra disse.«

Repræsentationen, som herefter har haft Sagen til Behandling, har — i Henhold til foranstaaende — foreløbig taget Meddelelsen til Efterretning og afventer, hvad der videre maatte ske med Hensyn til Spørgsmaalet.

Samkvemspas.

Et Spørgsmaal, som Repræsentationen har haft Lejlighed til at udtale sig om, har i Aarets Løb

fundet sin Løsning, idet Justitsministeriet — i Anledning af at Stoppepligten er bortfaldet for ind- og udgaende Skibe ved Indløbet til Isefjorden — ved Anordning af 27. Juni f. A. har bestemt, at fra denne Dato kunde Skibe, som er forpligtede til at hejse Karantæneflag, skal erhverve Samkvemspas henholdsvis ved Rørvig eller Hundested, eftersom de benytte det vestlige eller det østlige Indløb til Fjorden, medens alle andre til de omhandlede Pladser bestemte Skibe, der er forpligtede til at erhverve Samkvemspas, først skal erhverve saadant ved vedkommende Toldsted, eventuelt Toldkontrolpost.

Tilsynet med Damp- og Sejlfartøjer.

Paa given Foranledning har Repræsentationen overfor Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at den ikke formener, at Farvandet mellem Fyn, Taasinge og Langeland kan henregnes til det i Dampskibstilsynsbekendtgørelsen af 1. Aug. 1912, § 20 IV, ommeldte Begreb »indelukkede eller helt beskyttede Farvande«.

Repræsentationen har til de interesserede For- eninger udsendt den af Ministeriet for Handel og

Søfart under 29. April 1913 udstedte Bekendtgørelse af Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m., saaledes som denne er ændret til Lov Nr. 130 af 29. April 1913.

Toldvæsenforhold.

Underretning om, at den i Henhold til Toldforordningens § 139, jfr. Plakat af 16. September 1826, for ind- og udgaaende Skibe fastsatte Stoppepligt ved Indløbet til Isefjorden ved Alsodde under Mariager Toldsted og ved Udbyhøj under Randers Toldsted samt den for Skibe, der passere ind i Helnæsbugten, fastsatte Stoppepligt er bortfalden fra den 1. Juli 1913 at regne, har Repræsentationen ladet udgaa til de interesserede Foreninger.

En Skrivelse fra Generaltolddirektoratet med Andragende fra Frederikssund Handelsforening om, at Ekspeditionstiden i det der-værende Toldkammers Pakhus og Kontor maa blive ændret saaledes, at Varer kan klareres uden Afbrydelse hele Dagen, imod at Afkortning sker i den nuværende Ekspeditionstid, har Repræsentationen besvaret derhen, at den kan tiltræde den nævnte Handelsforenings Forslag saaledes, at Ekspeditionstiden for Fremtiden vil blive fra 8½ Form. til 4 Efterm. i Tiden fra 15. November til 15. Februar og fra 8 Form til 5 Efterm. i den øvrige Del af Aaret.

(Fortsættes.)

Literatur.

De nordiske Sølove med Domsreferat og Sagregister, planlagt af Dr. L. A. Grundtvig, Professor ved Københavns Universitet, og udgivet af Overretssagfører Jul. Winther, Bureauchef Olaf Sparre og Advokat Eliel Löfgren, som Redaktører for henholdsvis Danmark, Norge og Sverig, med Understøttelse af det Finneske Legat.

Om denne Bog, som fornylig er udkommet paa Forlag af I. H. Schultz Forlagsboghandel i København, udtaler Professor juris ved Kristiania Universitet Frederik Stang i et Forord:

»Skal den Retsenhed, som er vundet ved de nordiske Love, ikke brydes gennem Domspraksis, er det nødvendigt, at man i det ene Land tager Hensyn til, hvad Literatur og Domspraksis i de andre Lande bringer.«

Klart er det, at en Dom, som f. Eks. er afsagt i Danmark, ikke kan paaberaabes som bindende Præjudikal i Norge eller Sverig. Men lige saa klart er det, at Dommen, naar den angaar et Lovbud, som ogsaa gælder i de to andre Lande, maa have Betydning for dem som Grundlag for Overvejelser og Afgørelser. Har man i det ene Land ikke Kendskab til Domspraksis i de to andre, kan der fremkomme Uoverensstemmelser, som ikke har reale Grunde, men som skyldes mangelfulde Overvejelser.

Dommene i Søfartssager er efterhaanden blevet trykt i de tre Landes Domssamlinger. Derved er de imidlertid alligevel kun lidet tilgængelige udenfor vedkommende Lands Grænser, da det kan være besværligt nok for en praktiserende Jurist at beherske hele det Materiale, hans

eget Lands Domssamling udgør, saa det er umuligt for ham tillige at følge med i fremmede Domssamlinger.

For at lette Arbejdet har Nordisk Skibsrederforening fra Aar 1900 udgivet en Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. Denne Domssamling, som bringer udførlige Referater fra alle tre Landes Domstole, har bidraget meget til at fremme en ensartet Retspraksis.

Nærværende Lovudgaves Bestemmelse er at tilbyde endnu et Hjælpemiddel hertil. Den adskiller sig fra Nordisk Skibsrederforenings Domssamling først og fremmest derved, at den ordner Stoffet systematisk, idet Dommene er henført under vedkommende Paragraf i Sølovene. Dernæst giver den kun korte Indholdsangivelser og henviser altsaa den som behøver fyldigere Besked, til vedkommende Domssamling. Endvidere omfatter den alle de Aar, som er gaaet, siden Sølovene traadte i Kraft, medens Nordisk Skibsrederforenings Domssamling som nævnt først begynder med Aaret 1900. Og endelig giver den et udførligt Register til hele Doms materialet.

Den Tanke, som ligger til Grund for det nordiske Lovgivningsarbejde, er ved denne Lovudgave ført et Skridt videre frem. Det som er vundet ved de enslydende Love kommer først ret til Gode, naar ogsaa Lovenes Udformning gennem Praksis og deres Optagelse i Retslivet sker under fri gensidig Samvirken.

Professor Stang har i sin Tid henvendt sig til Professor, Dr. juris L. A. Grundtvig i København og anmodet ham om at forestaa Udgivelsen af denne Domssamling. Professor Grundtvig knyttede da de nuværende Udgivere til Værket som Redaktører for de forskellige Lande og udkastede Planen. Efter Arbejdets Paabegyndelse afgik imidlertid Professor Grundtvig ved Døden. Derefter har de to Udgivere efter Aftale med Professor Stang og Forlæggeren afsluttet Udgivelsen.

Grundtanken, at skabe en sammenlignende Udgave af de nordiske Rigers Sølove, er gennemført saa vidt gørligt, dels ved en systematisk Ordning af Stoffet, dels ved Registerets Opstilling i saa vidt muligt parallelle Rubriker, i fornødent Omfang med Tilføjelse af Oversættelser. Manuskriptet er for den danske og norske Afdelings Vedkommende afsluttet pr. 31. August 1913, for den svenske Afdelings Vedkommende noget senere. Om Begrænsningen af det til Anvendelse foreliggende Materiale kan bemærkes, at der kun er taget Hensyn til Domme, der er tilgængelige for Almenheden i trykte Domssamlinger, og af disse kun til Domme angaaende Forhold, hvorpaa de nugældende Sølove har fundet Anvendelse.

Det foreliggende Værk, der repræsenterer et betydeligt og forligningsfuldt Arbejde, vil sikkert blive en skattet Støtte for de maritime Domstole i de tre nordiske Lande og meget bidrage til Løsningen af den stillede Opgave, som er Ensartethed i den nordiske Soretspraksis.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er Arbejdsfeltet for Dampere vokset yderligere, og der noteres nu et ret betydeligt Antal Laster i næsten alle mulige Retninger, dog undtagen de russiske Østersøhavne, Hamborg, Emden etc. — Det er en kedelig Bestemmelse, som England har taget ved at erklære Jernerts for Krigskontrabande, hvilket bl. a. influerer paa Afskibningerne fra Lübeck etc. — Østen er fastere og højere som Følge af den Ravage, som den tyske Krydser »Emden« har lavet ved at bore en Række engelske Skibe i Sænk i den bengalske Havbugt. — Saavel Nordamerika som La Plata er faste, og der er mange Ordre. — Kulfragterne ligger ret uforandret til Østersøen, men ad Middelhavet til har de bedret sig. — Der er sidst bl. a. fragtet som følger:

Østen. Sukker fra Java 31/3 à 32/6 pr. Oktober— November. — Jute Kalkutta/London eller Dundee 32/6

ultimo September. — Fra Kurrachee 17/3 à 17/6 net terms til udsøgt Havn U. K. —

Sortehavet etc. Der gøres ingen Forretninger i Øjeblikket paa Grund af Spærringen af Dardanellerne. Sidst betalte Rate er 13/ fra Sulina til U. K. (4.500). —

Middelhavet. Oljekager fra Marseille c. 16/ Basis to danske eller sydsvenske Havne. Erts 6/ Seriphos/Glasgow (5.000), 7/9 Ergasteria/London (2.000). Fra Bilbao 3/10½ Cardiff, 4/6 Middlesbro. Fosfat 7/9 Sfax/Ipswich. —

Nordamerika. Korn fra Baltimore etc. 1/10½ for Havre til udsøgt Havn U. K., 2/3 fransk Atlanterhavshavn. Tungt Korn 4/ Bergen/Christiania. Fra Golfen 2/6 à 2/9 til udsøgt Havn U. K., 3/ à 3/3 fransk Atlanterhavshavn, 3/6 fransk Middelhavshavn. —

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 16/6 O. C. til U. K. pr. Oktober. 16/6 pr. 15. November —15. December, 6 d. Reduktion direkte Havn.

Østersøen. Sukker Stralsund/Kjøbenhavn Mk. 5½, prompt. For skaaren Last fra mellemsvensk Havn til Englands Østkyst c. 32/6. Sundsvall/Liverpool 40/. Tør Træmasse 15/ Geste (to Pladser)/Rotterdam.

Kulfragterne Fra Østkysten til Danmark 6/6 à 7/ for 1.500—1.800 Tons Baade, 7/ Gøteborg, 7/3 Malmo. c. 8/ Stockholm. Geste etc., 7/6 Algier, 8/6 Barcelona, 9/3 Genua, 11/ Venedig, 8/6 Las Palmas, 11/ Archangel. Fra Cardiff eller Newport Fres. 5¾ à 6 Bordeaux, 8 à 8½ Algier, 7/ à 7/3 Genua etc., 7/6 à 7/9 Port Said, 13/9 à 14/ Rio Janeiro, c. 14/ River Plate.

Skrevet den 29. September 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe har Fragtmarkedet i sidste Uge næsten været endnu mere rolig. Nordtyskland har saaledes færre Laster fremme, men ved de sidste Dages stærke Regn vil antagelig Kahnerne kunne komme frem f. Eks. til Lübeck, som da sikkert vil faa Anvendelse for en Del Tonnage. Sverig er fuldstændig uforandret; fra Sundhavnene sluttedes bl. a. til Stettin 5 M., Flensborg 6 M. for Lervarer. Danmark er meget rolig baade fra Kjøbenhavn og Provinserne: der skal ikke være givet Dispensation for flere Bygpartier til Udlandet, saa Udsigt til at placere Tonnage herfor er foreløbig udelukket; Sukkertrafikken til Kjøbenhavn synes derimod at være i god Gang. Kjøbenhavn er yderst flov med meget ringe Udsigter; der sluttedes bl. a. Hvede til Trelleborg 3 Kr., samt Oljekager til Ronne 15 Øre.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt ekstraordinær Generalforsamling den 25. f. M. for at vælge en ny Formand i afdøde Kaptajn A. V. Knudsens Sted. Overretsassessor Timm dirigerede.

Næstformanden, Kapt. Otto Hansen, mindedes i varme og meget anerkendende Ord det dygtige og opofrende Arbejde, som den afdøde Formand havde udrettet for Foreningen, til hvilke Udtalelser Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig. Bestyrelsen havde som et Tegn paa Foreningens Anerkendelse af Kapt. Knudsens Virksomhed og i Forventning om Generalforsamlingens Tilslutning, tillagt hans Enke en Pension foreløbig paa 600 Kr. aarlig.

Direktor Martin Carl, Kontorchef Krogh og Kapt. Fenger udtalte deres fulde Tilslutning til det af Bestyrelsen foretagne Skridt, men kunde have ønsket netop ud fra de Motiver, der havde ledet Bestyrelsen, at Beløbet havde været ansat højere. Næstformanden stillede her overfor i Udsigt, at Forslag om Forhøjelse kunde fremkomme paa næste Generalforsamling eventuelt saaledes, at Forhøjelsen fik tilbagevirkende Kraft, hvorefter Tilslutning gaves til den af Bestyrelsen truffene Disposition.

Man skred derefter til Valg af Formand. To Kandidater, d'Hrr. Kaptajn Jacob Møller og B. Chr. Jørgensen, begge af Hejmdal-Selskabet, havde meldt sig, forstuevnte støttet af en Kreds af Skibsforere, hvoriblandt Kaptajnerne Fenger og Palsbo, Formanden i den alm. danske Skibsforerforening af 1874. Bestyrelsen havde villet stille Medlemmerne ganske frit ved Valget og afholdt sig derfor fra at bringe nogen Kandidat i Forslag.

Under Henvisning til det saaledes af Bestyrelsen indtagne Standpunkt overfor Formandsspørgsmaalet blev af Navigationsskoleforstander Neergaard paa flere Medlemmers Vegne rettet følgende Forespørgsel til Bestyrelsen:

»Kan Bestyrelsen overfor Medlemmerne garantere, at den ny Ledelse vil fortsætte i det Spor, som den afdøde Formand med saa stor Dygtighed og Ihærdighed fulgte?»

Kan vi med andre Ord trygt gaa ud fra, at man under den kommende Ledelse vedblivende vil holde sig fjærnt fra enhver Gaaen paa Akkord med de Krav, som Skibsforerstanden skylder at stille til sig, og at man til enhver Tid vil arbejde paa at bevare og udvikle den Stilling, der tilkommer Skibsforeren som Tillidsmand for sit Rederi og for det Offentlige.

Kan vi, hvad særligt det sidste Punkt angaar, gaa ud fra, at Ledelsen ikke vil sky noget Arbejde og Offer, for at denne Forening til enhver Tid kan være fuldt ud værdig og kompetent til at varetage det særlige og værdifulde Hverv, der af Lovgivningen er overdraget den med Hensyn til Dommergerningen i Sø- og Handelsretten?»

Elter at Forespørgslen var bleven besvaret bekræftende saavel fra Bestyrelsesbordet som fra den Kreds af Forere, der anbefalede Kapt. Jacob Møller til Formandsposten, foretoges skriftlig Afstemning. Valgt blev Kapt. Jacob Møller med 70 Stemmer, 3 Stemmer faldt paa Kapt. Jørgensen og 2 Stemmesedler var blanke.

Kapt. Møller takkede for Valget; det var ingen let Sag at udfylde den Plads, som Kapt. Knudsen havde forladt, men han var forberedt paa at sætte alle Kræfter ind paa Arbejdet i den afdøde Formands Spor og haabede til denne Gerning at kunne paaregne Støtte fra alle Sider.

Formandens Gage ansattes til 2,000 Kr. aarlig og Frihølig, hvorefter Generalforsamlingen hævedes.

Fra Sø og Land.

Depothestyrer for Carlsberg Bryggerierne, tidligere Hovmester i Det forenede Dampskibsselskab, Chr. Christiansen, blev den 29. ds. begravet paa Vestre Kirkegaard.

Carlsberg Funktionærforening og Sorestauratorforeningen var fremmødt med Faner. Funktionærer fra Carlsberg bar den med Kransen smykkede Kiste ud af det store Kapel, og Medlemmer af Sorestauratorforeningen bar den op til Graven.

Chr. Christiansen, der var ualmindelig meget afholdt af alle, har i sin Virksomhed kom i Berøring med, har i 11 Aar været Depotbestyrer for Carlsberg Bryggerierne.

Havarier og Forlis.

I Følge Lloyd's Register of Shipping er i Aaret 1913 295 Dampskibe og 247 Sejlskibe udgaaet af Handelsflaaderne ved Stranding, Kollision etc.

Af Dampskibe blev 2 forladt paa Søen, 14 brændte, 39 gik tabt ved Kollision, 34 sank, 33 savnedes og 173 strandede.

Af Sejlskibene blev 34 forladt paa Søen, 13 kondemnerede, 5 brændte, 21 gik tabt ved Kollision, 24 sank, 16 savnedes og 134 strandede.

Af Dampskibene var 107 britiske, 25 japanske, 23 norske, 21 tyske, 5 hjemmehørende i U. S. A. etc. Desuden var 11 Dampskibe af svensk og 5 af dansk Nationalitet.

Af Sejlskibene var 71 hjemmehørende i U. S. A., 43 var britiske, 38 norske, 19 svenske etc., samt 8 danske.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, ank. Hernøsand 28./9. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 29./9. for Ystad. — Bodil, Winslow, afg. Esbjerg 29./9. til Granton. — Nancy, Petersen, ank. Valencia 28./9. — Norma, Degn, ank. Bandholm 27./9. — Anna, Jessen, ank. Methil 27./9. — Ulla, Hansen, afg. Methil 27./9. til Aarhus. — Marie, Nielsen, pass. Hirtshals 27./9. for Stockholm. — Thyra, Lund, ank. Burntisland 26./9. — Inger, Skou, afg. Esbjerg 27./9. til Hartlepool. — Stella, Schiff, pass. Helsingør 25./9. for Leith. — Yrsa, Larsen, ank. Goole 26./9. — Polly, Mathiasen, afg.

Varberg 26./9. til Seaham. — Gerda, Rasmussen, afg. Middelfart 26./9. til Seaham. — Nordsoen, Nielsen, afg. Seaham 26./9. til Kalmar. — Nora, Lauritsen, afg. Ardrossan 26./9. til Valencia. — Rigmor, Uldall, ank. Uddevalla 26./9. — Olga, Christensen, pass. Thyborøn 26./9. for Grimsby. — Dagmar, Sørensen, afg. Barcelona 25./9. til Aarhus. — Valborg, Jepsen, ank. Sunderland 25./9. — Johanne, Mikkelsen, afg. Middlesbrough 25./9. til Visby.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Kjøbenhavn 11./9. — Fiona afg. Colombo 27./9. udg. — Malakka pass. Gibraltar 23./9. udg. — Arabien afg. Shanghai 24./9. udg. — Natal ank. Vancouver 25./9. udg. — Bintang pass. Dunnet Head 26./9. udg. — Cathay ank. Glasgow 27./9. udg. — Kina ank. Frederiksstad 27./9. udg. — Transvaal afg. Plymouth 27./9. hjemg. — Samui afg. St. Thomas 20./9. hjemg. — Rhodesia ank. Port Louis 31./8. hjemg. — Selandia afg. Singapore 25./9. hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 27./9. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 3./9. — Annam ank. Kjøbenhavn 16./9. — Indien afg. Singapore 25./9. hjemg. — Siam afg. Khagemiff 27./9. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. New York 4./9. hjemg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, ank. Aalborg 27./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 7./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Russ, Petersen, afg. Glasgow 16./9. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Blyth 27./9. til Mobile. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 24./9. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Ardrossan 19./9. til Pugwash. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Garston 17./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 24./9. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Miramichi 17./9. til Londonderry. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 22./9. til Bristol.

Briz Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Nyborg 27./9. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Kolding 25./9. til Methil. — Nordpol, Nielsen, ank. Karlskrona 27./9. — Fanny, Nielsen, ank. Methil 29./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 24./9. — Martha, Christensen, ank. Klagshamn 29./9. — Elna, Rathje, afg. Blyth 25./9. — Therese, Pedersen, afg. Swansea 17./9. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 24./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Charente 28./9. — Simone, Olesen, ank. La Rochelle 25./9. — Jeanne, Olsen, ank. Ystad 27./9. — Vera, Riso, ank. Marseille 26./9. — Daisy, Jørgensen, afg. Tynen 24./9. — Annine, Leth, afg. Grimsby 29./9. — Betty, Lagesen, afg. Sunderland 18./9.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Stralsund 16./9. — Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Odense 26./2. til Blyth. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Tuborg 24./9.

Dania. Ely, Lorentzen, ank. Roehfort 25./9. — Nelly, Clausen, ank. Skellefteå 25./9. — Lilly, Bang, ank. Harnäs 25./9. — Alexy, Sørensen, ank. Piteå 28./9. — Dagny, Clausen, pass. Ardrossan 27./9. for Oscarshamn. — Mary, Duhn, ank. til Sundsvall 27./9.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Korsør 20./9. — Anna Mærsk afg. Kjøbenhavn 23./9. — Arnold Mærsk ank. Galveston 22./9. — Chassie Mærsk afg. Kjøbenhavn 24./9. — Eleonora Mærsk afg. Huelva 17./9. — Hulda Mærsk ank. Lindholm 23./9. — Laura Mærsk afg. Huelva 20./9. — Lexa Mærsk ank. Helsingborg 20./9. — Peter Mærsk ank. Newport 21./9. — Sally Mærsk ank. Sulim 20./9.

Orion. Orion, Hansen, pass. Dunnethead 29./9.

Sejlskibe.

Svendborg. Cornwall, Petersen, ank. Kirckaldy 21./9. — Gefion, Lund, ank. Svendborg 22./9. — Noah, Jørgensen, ank. Neapel 22./9. — Concordia, Henriksen, ank. Kristiania 23./9. — Alfrede, Clausen, ank. Trøense 23./9. — Norden, Olsen, ank. Trøense 24./9. — Zenitha, Jensen, ank. Bogense 25./9. — Heimdal, Rasmussen, ank. Norrköping 25./9. — Merkur, Lund, ank. Skagen 26./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Flensborg 26./9. — Urda, Skov, ank. Travemünde 26./9. — Carl, Clemmensen, ank. Flensborg 27./9. — Delos, Andersen, ank. Thurø 26./9.

Era. Rise, Bager, ank. Falmouth 24./9. — Cocos, Hansen, ank. Flensborg 23./9. — Hermod, Petersen, ank. Nyborg 23./9. — Eos, Christensen, afg. Rhyll 22./9. for West Wemyss. — Adjutor, Kock, ank. Flensborg 23./9. — Aero, Christensen, ank. Kalmar 23./9. — Inverurie, Friis, ank. Korsør 23./9. — Merkur, Christensen, ank. Banff 24./9. — Freden, Christensen, ank. Kjøbenhavn 24./9. — Accacia, Jensen, ank. Stugsund 24./9. — Karen, Albertsen, ank. Fakse Ladeplads 24./9. — Danmark, Andersen, ank. Ronneby Red 24./9. — Saga, Ohlesen, afg. Douglas 23./9. til Teignmouth. — Adele, Veber, ank. Eckerforde 24./9. — Marie, Raahauge, ank. Thurso 26./9. — Johanne, Jørgensen, ank. Dysart 25./9. — Nicoline, Hansen, ank. Odense 25./9. — Ceres, Bager, ank. Drøbak 26./9. — Christian, Fabricius, ank. Helsingborg 26./9. — Haabet, Petersen, ank. Westwemyss 26./9. — Annu, Christensen, ank. Newport 26./9. — Mars,

Olsen, ank. Travemünde 27./9. — Theodor, Andersen, ank. Eckerforde 27./9. — Proven, Schmidt, ank. Odense Gab 27./9. — Iris, Stegmann, ank. Haderslev 27./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 1. Oktober 1914. — Soforhør. — Sø- og Handelsretsdom. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat.) — Literatur. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfrende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsetning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

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. „Danskelloyd“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/s

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 Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianbogade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

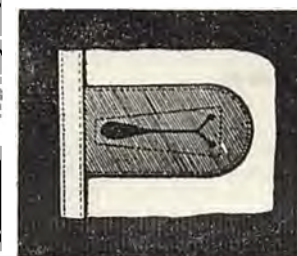
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copensuro. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab 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: „Fourthoomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.



OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier, Kastrup (Amager).**

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 8. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla Instageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hornösand,
Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmåklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af tørdrygede Klædeløser.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning.
Telf. 6. **DRAGER.** Telf. 6.

Motorhande er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{1/2}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Hørreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5289. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Slagterforretningen „JØMSBORG“

AARHUS, vis A vis Rullebroen.
Alt Kød og Dekkatessevarer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagterimester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. A. NYHOLM Tlf.

2159 Havnegade 28, Aarhus 2159
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Køber med sig Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Telefon 5430. **SKIBE** Telegr.-Adr.: „Frighits“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

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. }
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„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.

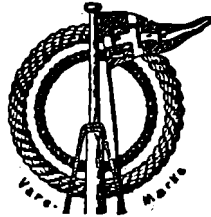
ENGINE and BOILER WORKS

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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Deuarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London. Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 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. 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 nr. 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

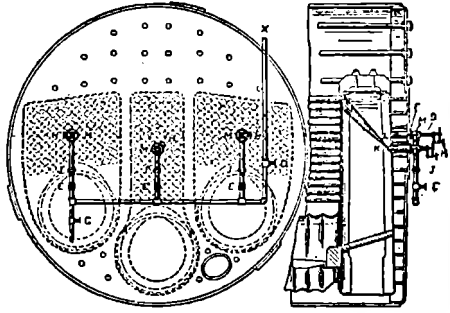
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Oktober 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Benser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Ilogkammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Ilog etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073



☞ 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 • •	1/3 DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lætrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	---	--	--------------

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: 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.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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

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“.

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL
MOTOR-
DYNAMOER **HAM**
etc.

Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEAILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

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. indtøget reg. ton 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekontor,
Østergade 2. Kbh. K Tlf. 3662.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus for befalne Sø-
mænd, Kokke og Bøgendere
fra 1. Novbr., som sædvanlig
35 Kr. maanedlig. Nærmere
ved Henvendelse.

VILH. RASCH,
Forstander.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
Chr. Schjorbecks Efterf., Høisinger.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandar til D. F. O. S.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Frederikshavns Værit og Flydedok ^{1/2}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frugtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFDET FRH. —
— Telefon 210. — — Statistelefon 4. —

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Kjøbenhavns Skipperforening.

Ledige Legater.

Frederik Rudolph Warming og William Warmings Mindelegat for
Kjøbenhavnske Skibsføreres Enker eller ugifte Døtre.

Af dette Legat bliver en Portion at bortgive til De-
cember Termin.

Ansøgerinder, hvis Mænd eller Fædre har været Med-
lemmer af Kjøbenhavns Skipperforening, har fortrinnsvis
Adgang til Legatets Nydelse.

Mathias Wilhelm Sæss, Carl Adolph Rothe Sæss og Caroline
Johanne Sæss' Legat for Skibsfører-Enker.

Af dette Legat for Enker eller Skibsførere, som ved
deres Død var Medlemmer af Kjøbenhavns Skipperfor-
ening eller det tidligere Skipperlav i Kjøbenhavn, bliver
to Portioner at bortgive i December Termin d. A.

Fru Dorteaa Petersen, født Bruhns Legat.

Af dette Legat for gamle, trængende og værdige Skibs-
førere, deres Enker og Børn, særlig ugifte Døtre, bliver
en Portion ledig til December Termin d. A. Medlemmer
af Kjøbenhavns Skipperforening, deres Enker og Børn
har fortrinnsvis Adgang til Legatet.

J. H. S. Grams Legat.

Af dette Legat for trængende Enker efter danske
Skibsførere bliver en Portion at bortgive til December
Termin 1914.

H. P. Koføeds og Hustrus Legat.

Af dette Legat for trængende kjøbenhavnske Sømand,
deres Enker og Børn under 15 Aar bliver tre Portioner
ledige til December Termin 1914.

Skemata til ovennævnte Legater kunne daglig afhentes
paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 18, fra 12—2,
og maa udfyldte indleveres senest den 1ste November d. A.
NB. Ansøgninger, som er over 3 Aar gamle, maa
fornyes ved Paategning paa Ansøgningen.

Kjøbenhavn, den 2den Oktober 1914.

P. B. V.
Jacob Møller.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSEINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene atraks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde d. 3. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Valg af et Medlem af Forretningsudvalget i Stedet for afdøde Kaptajn A. V. Knudsen. — Valgt blev Kaptajn I. Møller.

2. Valg af et Medlem af Udvalget for Skoleskibet for Skibskokke. — Valgt blev Kaptajn I. Møller.

3. Skrivelse fra Handelsministeriet med Meddelelse om, at Søretten i Kristianssand i Medfør af den norske Sølovs § 82, sidste Passus har afsagt en Kendelse, hvorved Besætningen paa et norsk Skib, der ikke under de nuværende Forhold turde gaa over Nordsøen, er bleven kendt berettiget til at afmønstres. — Skrivelsen toges til Efterretning.

4. Skrivelse fra Samme vedrørende Skibsfarten i Bosphorus. — Toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme vedrørende Tilsyn med fremmede Foretagender i det tyske Rige. — Toges til Efterretning.

6. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende de af det tyske »See Berufsgenossenschaft« udstedte ny Forskrifter til Forebyggelse af Ulykkestilfælde om Bord i Skibe. — Toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Handelsministeriet med Eksemplar af en amerikansk Lov af 18. August d. A., hvorved Bestemmelsen i Panamakanal-Loven af 24. August 1912, Sektion 5, om at Skibe, bygget i Udlandet, kun kunde registreres i De forenede Stater, hvis de ikke var mere end 5 Aar gamle paa den Tid, Begæring om Registrering fremsattes, nu er hævet. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Samme med Udklip af »Times« angaaende Referat af de ved Priseretten i London stedfundne Forhandlinger af hvilke det fremgaar, at der intet Hensyn kan tages til neutrale Aktieejeres og neutrale Panthaveres Rettigheder i Skibe, der er indbragt for Priseretten.

Kjøbenhavn, den 8. Oktober 1914.

En af de Ting som for Tiden i høj Grad beskæftiger enhver Sømands Tanker, naar han færdes i forskellige nærmere og fjærnere Farvande, og som i Virkeligheden har faaet en indgribende Betydning for den neutrale Skibsfart og dens Kaar, er de moderne Helvedesmaskiner, der gaar under Navnet Søminer.

Ingen kan undre sig over, at det forholder sig saaledes, thi hvormange Ulykker har disse lumske Uhyrer ikke allerede afstedkommet, og hvormange kan vi endnu ikke befrygte af dem? Tallet af fredelige Sømand, som midt under deres Gerning eller Hvile, pludselig, paa den brutaleste Maade, er blevet knust, skoldet ihjel eller druknet, uden at nogetsomhelst rimeligt eller fornuftigt Formaal er naaet derved, er allerede ikke saa ringe, medens samtidig Værdier, der kan regnes i mange Millioner Kroner er sendt ned til Havets Bund, og dermed for bestandig er gaaet tabt for deres ganske sagesløse Ejere eller i alt Fald for Menneskeheden.

Denne truende Fare er fremdeles til Stede og lægger en alvorlig Hemske paa den neutrale Skibsfart, idet den ved voksende Udgifter i Form af Krigsrisikopræmier, højere Hyrer, dyrere Bunkerkul, lange Omveje og mange

andre forøgede Udgifter skaffer Skibsrederne hidtil ukendte Vanskeligheder.

Det eneste virksomme Middel man indtil nu kender imod Minefaren er, som vi allerede tidligere har nævnt, yderst forsigtig Sejlads og saa skarpt og grundigt et Udkig som muligt, helst fra saa høj en Standplads som Forholdene tillader.

At et særlig skarpt Udkig mere og mere fores, synes forøvrigt at fremgaa af den Omstændighed, at forskellige Rapporter er fremkommet i Bladene fra Skibsførere, som enten har observeret, eller i det mindste har troet at have observeret, *d r i v e n d e* Miner.

Disse Rapporter er sikkert velmente og kan maaske gøre deres Gavn, dog maa det anlages, at hvor det virkelig drejer sig om *d r i v e n d e* Miner, vil disse efter al Sandsynlighed være langt borte fra den Plads, hvor de blev set, inden en saadan Rapport kan komme frem i Bladene. Vi er af denne Grund tilbøjelige til at tilraade Skibsførerne en vis Varsomhed med Indsendelse af disse Rapporter, og til navnlig ikke at gøre det uden i Tilfælde, hvor de har haft Lejlighed til at forvise sig om, at de sete Genstande virkelig har været Søminer, da en fejlagtig eller usikker Rapport let kan gøre mere Skade end Gavn ved at vække en unyttig Uro i vide Kredse.

Det er blevet os meddelt, at engelske og skotske Fiskere til Tider benytter en Slags Balloner af sammensyede Huder, fyldt med Luft til at holde deres Garns øverste Rand i Vandets Overflade, og at disse Balloner, der ligesom de fleste drivende Miner, viser en rund Overflade noget over Vandet, let vil kunne forveksles med disse, hvad der jo ogsaa kan gælde forskellige andre flydende Genstande. Hvis slige Ting ses og kan antages at være Miner, anbefaler det sig, saafremt Vejret tillader det, at sætte en Buad i Vandet, for nærmere at forvise sig om Genstandenes sande Natur, inden de rapporteres som Miner. En saadan Undersøgelse bør dog ske med den yderste Forsigtighed og uden at berøre Genstandene, hvad Søminekorpsets Chef, Kommandør *I. A. Vøltz*, til hvem vi har henvendt os for at faa sikre Oplysninger om Udseendet af og de væsentligste Egenskaber ved de mest anvendte Miner, siger os. Skønt man har Miner, der bliver uvirksomme, hvis de driver løs fra deres Fortøjning (Staaltraadstøve), saa gælder dette dog langtfra alle Miner, og de vil i saa Tilfælde let bringes til Eksplosion ved den mindste Berøring. Kommandøren skildrer os de almindelige Kontaktminer, som en pæreformet Staalbeholder, c. 4 Fod høj, fyldt med Skydebomuld, af c. 200 Kilograms Vægt og forsynet med en Tændmekanisme, der kan være af forskellig Art. Beholderen er i Reglen malet med en mørk Farve og er undertiden forsynet med et Tal. Minerne kan forankres i forskellig Dybde, fra to til flere Meter under Havfladen, efter de forskellige Forhold, hvor de skal anvendes, men hvis de river sig løs fra Fortøjningerne, hvad der kan ske i hårdt Vejr, vil de komme op til Vandets Overflade og der kun vise deres buede Overdel over Vandet. Denne Overdel kan være forsynet med flere fremspringende Stødhorn, der bevirker Minens Antændelse ved at knækkes, men ikke alle Miner er forsynet med saadanne Horn, da man kan anvende forskellige Antændingsmetoder. Kommandøren tilføjer, at Virkningen af en Mine, der ligger i Vandets Overflade, selvfølgelig vil

være mindre end naar den ligger dybere, men at den dog altid er meget voldsom. Et Panserskib vilde maaske under saadanne Forhold ikke tage Skade af Eksplosionen, men det er ingenlunde sikkert, at det samme vilde gælde et almindeligt Handelsskib, der berorte Minen med sin Yderklædning. Man bør derfor helst gaa langt udenom alle Slags Miner, saa vidt det lader sig gøre.

Omstaaende gengiver vi efter »Norges Handels- og Sjøfartstidende« et Billede af en Mine med Horn og de Artikler af Haag-Konventionen, der angaar Udlægning af Undervandsminer. Denne Konvention er dog ikke ratificeret af alle Magter.

Priseretten i London. En Sag angaaende en tysk Damper »Marie Glaeser« af Rostock, som blev opbragt af et engelsk Orlogsskib den 5. August paa Rejse fra Barry til Archangel, viser at Priseretten i London er meget streng. Da der forekommer flere Tilfælde, som ikke før har været under nogen Priseret, stilles der store Krav til Præsidentens Afgørelse. Det blev oplyst under Rettens Behandling af »Marie Glaeser«s Opbringelse, at Kaptajnen edelig havde bekræftet, at han ikke kendte til, at der var Krig mellem England og Tyskland; denne blev erklæret samme Dag, Skibet afgik fra Barry. Haagerkonventionen af 1907 bestemmer i Art. 3: »Fjendtlige Handelsskibe, som har forladt sin sidste Afgangshavn for Krigens Begyndelse og som træffes i Søen uden Kendskab til Fjendtlighederne, kan ikke beslaglægges.« — Da Tyskland imidlertid har taget Forbehold overfor denne Bestemmelse, udtalte Præsidenten, at derved har dette Land ogsaa stillet sine Skibe udenfor Bestemmelserne i Art. 3 og kan ikke drage Fordel af den. Præsidenten domte derfor Skibet til at blive solgt ved offentlig Auktion.

Ved Retten optraadte en Repræsentant for en Bank i Holland, som havde Pantelaan i »Marie Glaeser«. Dette Pantelaan var imidlertid ikke anført i Skibets Papirer, saaledes som Retten fordrer, for at Kravet skal anerkendes som gyldigt og Præsidenten udsatte derfor Afgørelsen heraf til et senere Tidspunkt. Han udtalte sig dog i Retning af, at Udfaldet sandsynligvis ikke vilde blive gunstigt for Banken.

Tilfældet med »Marie Glaeser« vil ogsaa blive afgørende for de mange tyske Skibe, som ligger beslaglagt i England, naar deres Sag kommer for Priseretten.

Et senere Nummer af »Shipping Gazette« meddeler, at Retten ikke anerkendte den hollandske Bank »Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij i Dortrecht«s Krav om Udbetaling af en Del af Salgssummen, naar Skibet blev solgt ved Auktion. Det drejede sig om en Sum af 69.000 Mark. Samme Bestemmelse blev taget ved Behandlingen af den tyske Trawler »Else Kunkel« samt Damperne »Henry Furst« og »Albert Clement«.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Franske Priseretter. Den franske Marine-minister har, i Følge »Norg. Hand. og Sjøft.«, udsendt et Cirkulære, hvori meddeles, at alle Personer, som har Interesse i andre Ladninger end fjendtlig Ladning i fjendtligt Skib, som er opbragt og ført ind i en fransk Havn, bør, naar de vil have saadanne Ladninger frigivet, henvende sig til »le prefet maritime« i det Arrondissement, hvor Fartøjet tilbageholdes. »Le prefet maritime« vil gennem »le commissaire chef du service de la solde« eller dennes Repræsentant kræve Bevis for Ejendomsretten og nærmere Oplysninger med Hensyn til Fragten, om hvorvidt denne er betalt eller ikke.

Naar det maatte være paa det rene, at Ladningen eller Dele deraf tilhører Undersaatter af allierede eller neutrale Magter og »le prefet maritime« finder Retten utvivlsomt, vil disse Ladninger eller Dele af Ladninger blive

frigivet hurtigst muligt, forudsat at det ikke gælder Kontrabande og under ethvert Forbehold med Hensyn til Fragten eller andre Forpligtelser.

I tvivlsomme Tilfælde vil det være nødvendigt at gaa til almindelig Priseretsbehandling.

Handelsministeriet meddeler:

Udførselsforholdene fra Rusland. I Henhold til en Indberetning fra den kgl. Gesandt i Petrograd er det trods forskellige Bestræbelser fra den russiske Regerings Side endnu ikke lykkedes denne at overvinde de Vanskeligheder, som Krigstilstanden har skabt med Hensyn til en Ordning af Udførselsforholdene.

Det er for Øjeblikket forbudt at udføre Varer fra Østersøhavne, og al Eksport søges dirigeret over Archangelsk, skønt denne Havn — navnlig paa Grund af sin ufyldstgørende Jernbaneforbindelse — er ude af Stand til at gøre Fyldest, ganske særlig hvor det gælder letfordærlige Varer.

Alle Forsøg paa at faa ordnet en bedre Eksportroute, f. Eks. over Raumo, har hidtil vist sig forgæves, og det vil næppe lykkes i den nærmeste Fremtid at komme til et heldigere Resultat. Denne Formodning bekræftes ogsaa derved, at den russiske Regering har besluttet at holde Archangelsk aaben for Skibsfart ved Hjælp af Isbrydere indtil omkring den 1. December (gl. Stil). Hvorvidt denne Plan vil være gennemførlig, er imidlertid tvivlsomt.

Betinget Kontrabande i Tyskland. I Følge Indberetning fra den kgl. Gesandt i Berlin, har den tyske Regering bestemt, at den til Brændselsstoffer, der i Henhold til den tyske Priseretning af 30. September 1909 § 23, 9, anses som betinget Kontrabande, ikke vil henregne bearbejdet Træ, som ved Bearbejdelsen har faaet en Merværdi, der vilde gaa til Grunde, dersom Træet blev anvendt til Brændsel.

Herefter vil Brædder, Planker og Bjælker, Tøndestave og lignende ikke falde ind under Begrebet betinget Kontrabande, der derimod omfatter Minetømmer. Endvidere vil Logwood ikke blive anset som betinget Kontrabande.

Besejlingen af Kiels Havn. Udenrigsministeriet har under 5. ds. — i Henhold til Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Hamburg — meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at der er udstedt en Forordning, i Følge hvilken samtlige Damp- og Sejskibe, som ankommer til eller afgaar fra Kiels Havn, indenfor Rigskrigshavnens Omraade stadig skal holde to Ankre klar for straks at kunne ankre, medens Fiskerbaade og mindre Fartøjer skal holde ét Anker klar.

Handelsministeriet meddeler:

Sejladsen paa Kieler-Kanalen, Konstantinopel og Messinastrædet. Saa længe Krigstilstanden varer, er Kieler-Kanalen i Følge telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i Berlin spærret ogsaa for neutrale Handelsskibe.

I Følge telegrafisk Indberetning fra Gesandtskabet i Konstantinopel er al Passage gennem Dardanellerne indtil videre umulig.

I Følge Indberetning fra Gesandtskabet i Rom er Sejladsen gennem Messinastrædet paany aabnet.

Nordsøens sydlige Del spærret af Miner. Udenrigsministeriet meddeler herved i Henhold til en telegrafisk Indberetning fra den kgl. Gesandt i London, at det britiske Admiralitet har offentliggjort, at det som Modforanstaltning mod den fra tysk

Side foretagne Udlægning af Miner har udlagt Miner, saaledes at det er farligt for Skibe at besejle det Farvand, der begrænses af 51° 15" og 51° 40" N. Br. og 1° 35" og 3° Ø. Lgd. Sydgrænsen for de tyske Mineudlægninger er 52. Breddegrad. Sejladsen maa betragtes som usikker overallt i Nordsøens sydlige Farvande. Østgaaende Skibe vil af britiske Krigsskibe blive advaret imod ny Mineudlægninger, der opdages.

De britiske Bestemmelser angaaende Dækslast. The Baltic and White Sea Conference, har den 2. ds. modtaget følgende Telegram fra sin Repræsentant i London:

»Board of Trade vil inden den 15. November ikke foretage noget Skridt imod Dampere, som ankommer til De forenede Kongeriger fra Rusland, Sverig og Norge.«

Det samme gælder for Dækslaster fra Hvidehavet.

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer. Under 28. f. M. har Kongen udnævnt Folketingsmand, fhv. Finansminister N. Neergaard, Departementschef Busck-Nielsen, Grosserer H. Klitgaard, Direktør, Næstformand for De samvirkende Andels-Svineslagterier Ole Olsen, samt Formanden for Dansk Tarifförning, Overretssagfører Fr. Winther til Medlemmer af, og de to førstnævnte tillige til henholdsvis Formand og Næstformand for Bestyrelsen for »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer«.

De i Vareforsikringen deltagende danske Forsikrings-selskaber har til Bestyrelsesmedlemmer valgt Direktorerne B. Dreyer og Witsche, og det i Forsikringen deltagende Konsortium har valgt Direktorerne N. Høst og K. Reinhard samt Fabrikejer Bjørn Stephensen.

Krigsforsikringen for danske Skibe. Formanden for Krigsforsikringen for danske Skibe, fhv. Finansminister N. Neergaard meddeler til Ritz. Bur., at der indtil den 26. September i Institutet er anmeldt Skibsforsikringer til et samlet Beløb af c. 96 Mill. Kr.

Foreningen af Danske Søassurandører. Paa et den 29. f. M. af Søassurandører afholdt Møde, stiftedes »Foreningen af Danske Søassurandører«, hvis Formaal er at samle Assurandører, der driver Søforsikring i Danmark, til Varetagelse af deres fælles Interesser. Udvalget, der har udarbejdet Lovene, bestaar af Grosserer Alb. Bähnecke, Grosserer Max Levig, Direktør H. B. Linnemann, Grosserer Wm. Malling og Direktør W. Witzke, og fungerer, indtil Bestyrelsen vælges paa det første ordinære Møde.

Handelsministeriet meddeler:

Lastning af Træ i Arkangelsk. I Følge telegrafisk Indberetning fra den kgl. Gesandt i Petrograd er der intel til Hinder for at neutrale Skibe laster Træ i Arkangelsk. Det er dog en Nødvendighed, at vedkommende Rederi efter Aftale med Lastmodtagerne forandiger, at Bestemmelseslandets Udenrigsministerium telegrafisk instruerer dets diplomatiske Repræsentant i Petrograd om at støtte det danske Gesandtskab dersteds ved overfor den russiske Regering at garantere, at Lasten efter Lösningen ikke kommer til fjendtligt Land.

Konsulatvæsnel. Den 23. Juni har Udenrigsministeriet ansat O. S. Thorgeirson af Winnipeg som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Konsulat i Montreal.

Den norske Damper »Tysla«. Firmaet J. H. Meyer & J. de Jong i Rotterdam og Antwerpen, meddeler os, at den norske Damper »Tysla« ikke, som det fejlagtig har været meddelt, er stødt paa en Mine ved Hook of Holland, men ved Flushing (Vlissingen), da den skulde gaa ind til Antwerpen.

En Undervands-Stødmine.



Vi gengiver ovenstaaende et Billede af en Undervands-Stødmine for at give vore Læsere et anskueligt Begreb om Udseendet af et af disse yderst farlige Apparater. Som vi andetsteds i Bladet har meddelt, er det mest karakteristiske ved en saadan Mines Udseende selve Staalbeholderens pæredannede Form, der, naar den driver paa Vandet, dog kun lader den overste Halvdel af dens afrundede Overdel komme til Syne over Vandet. Nogle af disse Miner har paa deres Overdel fem Stødhorn, der bevirker Antændingen, naar et af disse bøjes eller knækkes ved et Stød, men det er dog langt fra alle Miner, der er forsynet med saadanne. Det hele Apparat er i Reglen malet med en mørk Farve og kan være mærket med et Tal.

Minerne kan efter de forskellige Forhold, hvor de skal anvendes, være af forskellig Konstruktion, og navnlig kan deres Antændelse foregaa paa flere forskellige Maader. Deres Ladning bestaar af Skydebomuld, der har en langt større Virkning end Krudt. De anbringes som oftest i Rækker i en passende Dybde under Vandets Overflade, forankret med Staaltraadstøve. Naar et Farvand skal afspærres anbringes Minerne i mange Rækker og saaledes at Passagen imellem dem bliver saa bugtet som mulig.

Til Regulering af undersøiske Miners Anvendelse har Haag-Konferencen af 1907 fastsat visse Bestemmelser. Disse Bestemmelser er dog ikke blevet tiltraadt af alle Magter og overfor visse af dem har enkelte Magter allerede ved deres Formulering taget Forbehold.

Bestemmelserne er saalydende:

Overenskomst om Udlægning af selvvirkende Undervands-Stødminder.

(Forbehold taget af Storbritanien og Tyrkiet).

Art. 1. (Forbehold taget af San Domingo og Siam.)

Det er forbudt:

1. At udlægge selvvirkende Stødminder, som ikke er forankret, medmindre de er konstrueret saaledes, at de

bliver uskadelige senest en Time efter at den, som har lagt dem ud, har tabt Kontrollen over dem.

2. at udlægge forankrede selvvirkende Stødminer, som ikke bliver uskadelige, saasnart de har brudt deres Forankring.
3. at anvende Torpedoer, som ikke bliver uskadelige, naar de har forfejlet deres Maal.

Art. 2. (Forbehold taget af Frankrig og Tyskland) Det er forbudt at udlægge selvvirkende Stødminer udfor Modslændernes Kyster og Havne alene i den Hensigt at afskære Handelsskibsfarten.

Art. 3. Naar forankrede selvvirkende Stødminer anvendes, skal der tages alle mulige Forholdsregler til den fredelige Skibsfarts Sikkerhed. De Krigsførende forpligter sig til saavidt muligt at sørge for, at disse Miner bliver uskadelige efter et begrænset Tidsrum, og til i Tilfælde af, at man maatte ophøre at føre Tilsyn med dem, at gøre opmærksom paa de farlige Farvande, saasnart de militære Krav tillader det, ved en Bekendtgørelse for Skibsfarten, som ogsaa skal tilstilles Regeringerne ad diplomatisk Vej.

Art. 4. Enhver neutral Magt, som lægger selvvirkende Stødminer ved sine Kyster, skal følge de samme Forskrifter og tage de samme Forholdsregler, som er paalagt de Krigsførende.

En neutral Magt skal ved en forudgaaende Bekendtgørelse underrette Skibsfarten om de Farvande, hvor selvvirkende Stødminer vil blive forankret. Denne Bekendtgørelse skal uopholdelig meddeles Regeringerne ad diplomatisk Vej.

Art. 5. De kontraherende Magter forpligter sig til ved Krigens Slutning at gøre alt, hvad de kan, for at borttage — enhver for sit Vedkommende — de Miner, som de har lagt ud.

Hvad forankrede selvvirkende Stødminer angaar, som den ene af de Krigsførende maatte have lagt ud langs den andens Kyster, saa skal deres Beliggenhed meddeles den anden Part af den Magt, som har lagt dem ud, og hver Magt skal saa hurtigt som muligt skride til Borttagelsen af de Miner, som befinder sig i dens Farvande.

Art. 6. De kontraherende Magter, som endnu ikke raader over saa fuldkomne Miner, som omtalt i denne Overenskomst, og som følgelig ikke for Tiden maa være i Stand til at rette sig efter de i 1ste og 3dje Artikel fastsatte Regler, forpligter sig til snarest mulig at omdanne deres Minemateriel, saaledes at det svarer til ovennævnte Forskrifter.

Art. 7. Bestemmelserne i denne Overenskomst er kun anvendelige mellem de kontraherende Magter og kun, naar alle de Krigsførende er Parter i Overenskomsten.

Art. 8 til 13 handler om Overenskomstens Ratifikation, dens Varighed, Opsigelse m. m.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Fortsat.)

Forskelligt.

(Erklæringer fra Repræsentationen).

Et Andragende fra Navigationslærere i Svendborg angaaende Oprettelse af en Navigations-skole i Aarhus har Repræsentationen besvaret derhen, at den ikke nu ser sig i Stand til at

lage Stilling til Spørgsmaalet, idet Andragendet er indsendt direkte til Ministeriet.

Repræsentationen har til Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at den fuldt ud kan tiltræde en af Generalforsamlingen for »Nordisk Skibsrederforening« vedtagen og af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« tiltraadt Resolution angaaende Retten til at opbringe fjendtlige Undersaatters Ejendom til Søs.

I Resolutionen udtales, at den paagældende Ret maa anses som en forældet Levning af svundne Tiders Barbari i Strid med Civilisationen og vor Tids Udvikling af Samfærdselen til Søs.

Videre udtales, at kun Genstande og Varer, der direkte kan benyttes til Krigsøjemed, altsaa navnlig Vaaben og Ammunition anses som Krigskontrebande.

Repræsentationen har til samme Ministerium udtalt sig om et Udkast til Anordning angaaende Prøven for autoriserede Revisorer.

Repræsentationen har til samme Ministerium samt til Indenrigsministeriet udtalt sig angaaende Lovforslag om anerkendte Sygekasser.

Repræsentationen har til Ministeriet for Handel og Søfart udtalt sig angaaende en international Søfarts- og Søfartshygiejneudstilling i Genua i 1914.

Repræsentationen har til samme Ministerium udtalt sig angaaende et Andragende fra Sekretæren for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe«, Navigationslærer L. Rasmussen af Svendborg der paa Foreningens Vegne anholder om en Understøttelse af Statskassen til Bestridelse af Udgifterne ved Udgivelsen af en Pjese, betitlet: »Nogle Bemærkninger om Befragtningssspørgsmaal«.

Repræsentationen har til samme Ministerium udtalt sig angaaende en eventuel Afgift af Skibe, der passerer det røde Hav, til Anlæg m. m. af et paa-tænkt Fyr paa Kap Guardiaui.

Repræsentationen har til samme Ministerium udtalt sig angaaende Spørgsmaalet om Paamønstring af betalende tyske Skibsdrenge med danske Sejlskibe i Hamborg.

Repræsentationen har til samme Ministerium udtalt sig om, hvilken Stilling Danmarks Delegerede bør indtage i »Det internationale Landbrugsinstituts permanente Komité« overfor Spørgsmaalet

(Fortsættes efter »Erklær. for Søfart«.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den mlsvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for September 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Ore paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

2008. Tyskland. Kieler-Kanal. Spærret for Trafik.

Ifølge telegrafisk Indberetning fra det danske Gesandtskab i Berlin er *Kieler-Kanalen* ogsaa spærret for *neutrale* Handelsskibe saalænge Krigstilstanden varer. E.-lige Indløb: $54^{\circ} 22' N.$ $10^{\circ} 10' E.$

2009. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Kodjupet. Vrag.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/1024. Stockholm 1914.)

Damperen *Drott* er sunket S. for *Kodjupet* Fyr, ud for *Vaxholm*. Fra en af Masterne, der er over Vandet, vises et rødt Flag eller en hvid Lanterne. *Kodjupet* Fyr: $59^{\circ} 25' 10'' N.$ $18^{\circ} 21' 03'' E.$

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2010. Danmark. Lille-Bælt. Vejle-Fjord. Brejning-Hoved. Vrag afmærket.

Et Fartøj er sunket udfor *Brejning-Hoved* i 11 m Vand. En Mastetop rager over Vandet. Vraget er afmærket med et grønt Flag paa Mastetoppen og en grøn Lanterne. *Brejning-Hoved*: c. $55^{\circ} 41' N.$ $9^{\circ} 41\frac{1}{2}' E.$

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2011. Danmark. Ringebjerger Baake ødelagt.

Ringebjerger Baake er blæst ned. Den vil snarest blive genopført. $55^{\circ} 36',$ N. $8^{\circ} 07',$ E.

2012. Storbritannien. Oplysning om Besejling af Havne.

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London maa Skibe kun ved

2013. England. Humber Munding SE. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1577. London 1914.)

Et Vrag med en Mast 6 à 9 m over Vandet ligger c. 2 Sm NW. for NW.-Euden af *Triton Knoll*. 53° 25' N. 0° 49' E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2014. Shetlands Øerne. Foula. Wester Hoevdi. Skær rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1558. London 1914.)

Et ved Lavvande netop overflydt Skær er rapporteret c. 0,25 Sm W. for *Wester Hoevdi*. 60° 08' N. 2° 07' W.

2015. Irland E.-Kyst. Dublin Bugt. Muglins. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1565. London 1914.)

Fyret paa *Muglins* Baake, ud for S.-Pynnten af Indlobet til *Dublin* Bugt, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s. I øvrigt uforandret. 53° 16½' N. 6° 04½' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2016. Island E.-Kyst. Seydisfjodr. Brimnes. Fyr flyttes.

Omtrent den 1ste Oktober 1914 flyttes *Brimnes* Fyr 22 m i Retning 246° (misv. W. 3/8 S.). Fyrbygningens Højde: 5 m. Bygningen er et rødt Hus med hvidt Bælte paa Betonfundament. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Medens Forandringen udføres vil der — antagelig i 3 Nætter — blive tændt 2 hvide Lanterner, den ene over den anden, paa Fyrets nuværende Plads. 65° 18' (21") N. 13° 46' (45") W.

(Kort Nr. 191, 194 og 214. Islandske Lods Side 148. Fyr-Fort. Nr. 643.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/811. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2017. Italien W.-Kyst. Messina Strædet. Besejling tilladt.

Ifølge Indberetning fra det *danske* Gesandtskab i *Rom* er Sejladsen gennem *Messina* Strædet paany aabnet. N.-lige Indløb: 38° 15' N. 15° 40' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1856. København 1914.)

2018. Tyrkiet. Dardanellerne. Besejling umulig.

Ifølge telegrafisk Indberetning fra det *danske* Gesandtskab i *Konstantinopel* er al Passage gennem *Dardanellerne* indtil videre umulig. W.-lige Indløb: 40° 01½' N. 26° 10' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

2019. Norge. Tillæg til Lodslov.

§ 1 i Tillæget lyder saaledes: Fremmede Krigsskibe og andre Fartøjer, som er i Fart for et fremmed Lands Regering, maa ikke gaa ind til Krigshavn eller Krigsankerplads uden at bruge *norsk*, fast Lods og skal ellers under Gang i indenskærs Farvand bruge *norsk*, fast Lods eller i Mangel deraf Kystlods.

Det samme gælder fremmede Lystfartøjer og Skoleskibe.

Kongen kan i særlige Tilfælde gøre Undtagelser fra disse Regler.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvilde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

II. Store-Bælt.

2020. Lettelser for Smaaskibe med Hensyn til Lodstvungen i Store-Bælt.

Smaaskibe med indtil 2,2 m (7 Fods) Dybgaaende, der

- 1) kommende fra Farvandet Vest for *Langeland* er bestemt til *Smaalandsfarvandet* samt Steder beliggende i *Nakskov-Fjord* og Nord for denne Fjord paa *Lollands Kyst* og
- 2) kommende fra *Smaalandsfarvandet* og Steder beliggende i *Nakskov-Fjord* og Nord for denne Fjord paa *Lollands Kyst* er bestemt til Farvandet Vest for *Langeland*

behøver ikke at tage Lods, men de skal i saa Tilfælde paa *Langelandssiden* holde sig langs Øst- og Nordsiden af *Langeland* i ikke over $\frac{3}{4}$ Sømils Afstand fra Land, og under Sejladsen tværs over Bæltet Syd for Breddeparallelens af *Omø* Sydspids.

Under Sejladsen skal Nationsflaget føres.

Hvis Fartøjerne ikke holder sig de ovennævnte Anvisninger efterrettelig, vil de tilstaaede Lempelser blive ophævede.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2021. Danmark. Møen. Dronningestolen E. Vrag.

En Galease er sunket i c. 25 m Vand c. 5 Sm E. for *Dronningestolen*, der ligger paa c. 54° 58' N. 12° 33' E.

2022. Sverrig. Vinterafmærkning.

(„Underrättelser för sjöfarande.“ Nr. 40/1025. Stockholm 1914.)

I *Sverrig* er Udlægningen af Vinterafmærkningen paabegyndt.

2023. Finland. Finske Bugt. Fredrikshamn. Hilloniemi. Fyr forandres midlertidigt.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 84. Helsingfors 1914.)

I Efteraaret 1914 skal *Hilloniemi* Fyr gøres højere. Fyret vil derfor midlertidigt blive forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3^{s.}, Lyn 0,3^{s.}, Morke 2,7^{s.}. 60° 31' N. 27° 09' E.

2024. Tyskland. Kiel. Paabud.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/2764. Berlin 1914.)

Samtlige i *Kiel* Havn ind- og udgaende Damp- og Sejlskibe skal stedse have 2 Ankre klar til at falde straks, naar de er inden for Rigskrigshavnens Omraade. Fiskerbaade og mindre Fartøjer skal have et Anker klart.

Friedrichsort Fyr: 54° 23½' N. 10° 11¾' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2025. Sverrig. Sundet. Malmö. Lystønde udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/1028. Stockholm 1914.)

Paa E.-Siden af Indløbet til *Malmö* skal udlægges en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 2^{s.}. 55° 37' 20" N. 12° 59' 17" E.

III. Kåttegat, Limfjorden og Skagerrak.

2026. **Danmark. Kåttegat. Revsnæs. Lys- og Fløjtetønde atter paa Station.**
Revsnæs Lys- og Fløjtetønde er atter paa Station. 55° 45' (03") N. 10° 50' (35") E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1987. København 1914.)
2027. **Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa Havrevlen 4,5 m, i Gaaseholm-Lob 2,3 m, i Svaneholm-Lob 1,6 m, i Sælhundeholm-Lob 1,5 m, i Kobberolob 2,8 m. Der er saaledes for Tiden 2,3 m Dybde i det W.-lige Indløb til Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.
2028. **Danmark. Skagerrak. Hirshals. Fyr og Taagesignal forandres.**
Den 1ste November 1914 forandres Hirshals Fyr til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 30 s., stadigt Lys c. 22 s., Mørke c. 3½ s., Blus c. 1 s., Mørke c. 3½ s. Samtidig vil Lysevnen blive forøget til 23 Sm for stadigt Lys og 27 Sm for Blusset. 57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E.
Taagesignalet vil blive givet med en Sirene, som staar 250 m WSW. for Fyret og som vil give 2 Stød — en høj Tone umiddelbart efterfulgt af en dyb Tone — hver 1 Minut, hver Støds Varighed c. 2 s.
Forandringen indtræder for Fyrets Vedkommende ved Tændingstid og for Taagesignalet, hvis dette er i Virksomhed, Kl. 12 Middag.
(Kort Nr. 179, 180, 211 og 236. Danske Lods Side 124. Fyr-Fort. Nr. 82.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/825. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2029. **Nordsøen. Miner. Advarsol.**
Paa Grund af nye Mineudlægninger er det farligt at besejle det Farvand, der begrænses af Breddeparallelernerne paa 51° 15' N. og 51° 40' N. og Meridianerne paa 1° 35' E. og 3° 00' E.
Sydgrænsen for tidligere udlagte Miner er formentlig 52° 00' N.
Sejlads maa betragtes som usikker overalt i Nordsøens sydlige Farvande.
Østgaaende Skibe vil af britiske Krigsskibe blive advarede mod ny Mineudlægninger, der opdages.
2030. **Norge. Fyr tændt og Fyr forandrede.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 19. Kristiania 1914.)
A. Følgende Fyr er tændte:
I. *Tosbotn Fyr, Tosenfjord.* Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn c. hver 2 s. Det er synligt i Pejlinger fra 37° til 256° ind paa Havnen. Fyrpæl. Brændetid: 1ste August—30te April. 65° 19' 30" N. 12° 56' 30" E.
II. *Raaholmen Fyr, Vigten.* Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-For-mørkelser. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra 201°, fri W. om Tryggholmen til 229°, klos til 6 m Kurven E. for Vandso;
2. hvidt i — - 229° til 234°, klos til 6 m Kurven N. om Kvitholmen;
3. rødt i — - 234° - 325°, omtrent midt imellem Stagerne paa Gronholmtaren og Drænkernes NE.-Kant;
4. grønt i — - 325° - 347°, fri W. om Stabben;
5. rødt i — - 347° - 15°, fri W. om Flengskjærtaren;
6. hvidt i — - 15° - 20°, fri E. om Lilletaren (Eimargrund med 5 m Vand ligger i W.-Kant af denne Lysvinkel);
7. grønt i — - 20° - 60°, fri N. om Revet;
8. hvidt i — - 60° - 63°, fri S. om Meløse;
9. rødt i — - 63° - 116°.

R	1805	Mediterranean Sea. France. — Cette to Marseille.
R	1456	Africa, west coast. — River Cameroon, with the Ambas islands.
†	2864	United States, east coast. — Beaufort harbour.
N		Tide Tables 1915.
R	31	England, south coast. — Fowey harbour, Mevagissey harbour, Looe harbour.
R	2644	France, north coast. — Ile d'Ouessant to Plateau des Roches Douvres.
R	3290	West Indies, Cuba. — Livisa and Cabonico bays.
R	801	West Indies, Haïti or San Domingo. — Approaches to Port au Prince.
†	367	Mediterranean, France. — Port of Cette.
R	1094	England, east coast. — Outer Gabbard to Outer Dowsing.
R	202	Adriatic Sea. — Port Pola and the Brioni islands.
R	1520	Greece. The Peiræus and Phalerum bay.
R	655	India, west coast. — Port of Bombay.
R	1011	Russian Tartary. — Eastern Bosperus strait.
R	316	Russian Tartary. — Castries bay.
R	1868	Borneo. — Taganak to Tawi Tawi.
R	267	United States, east coast. — Albemarle sound to Cape Fear.
R	3568	North sea, Germany. — Lister tief.
R	183	Africa, north coast. — Tetuan bay.
R	657	Central America. — Panama canal and approaches.
R	636	Africa, south coast. — Cape of Good Hope and False bay.
R	3279	China south coast. — Hongkong waters—East.
R	472	West Indies. — Harbours and anchorages on the coast of Haiti and Santo Domingo.
R	1609	Mediterranean, Greece. — Santa Maura road and Port Drepano.
R	43	India, west coast. — Gulf of Kutch.
R	1651	North America, east coast. — Nova Scotia, Prince Edward island, and part of New Brunswick.
T		Supplement No. 2 to Mediterranean Pilot, Vol. III, 1908.

(Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/2717. Berlin 1914.)

Et hvidt, fast Fyr er tændt c. 100 m S. for Inderenden af den under Bygning værende Mole ved *San Benedetto del Tronto* og 300 m fra Fyret paa Yderenden af denne Mole. $42^{\circ} 57' N.$ $13^{\circ} 53' E.$

2051. Østerrig-Ungarn. Lissa. Comisa. Fyr flyttet.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 39/1591. Pola 1914.)

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen ved Havnen er flyttet til Hovedet af den forlængede Bølgebryder. Samtidig er det midlertidige hvide Fyr, der afmærkede Arbejdspladsen, slukket. $43^{\circ} 02',7 N.$ $16^{\circ} 05',3 E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{3}{80}$. København 1913.)

2052. Grækenland. Ithaka. Sankt Nicolas. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 151. Athen 1914.)

Paa Tungen midt paa Halvøen N. for *Sankt Nicolas* Bugt, den N-lige Del af *Frikies* Havn, er tændt, et ubevogtet hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 15^s , Lyn $0,25^s$, Mørke $1,25^s$, Lyn $0,25^s$, Mørke $1,25^s$, Lyn $0,25^s$, Mørke $11,75^s$. Fyret er synligt i Pejlinger fra 152° til 341° . Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: $11\frac{1}{2}$ Sm. Hvidt Taarn paa en lille, firkantet Bygning, der staar 60 m inden for Enden af Tungen. $38^{\circ} 29' 18'' N.$ $20^{\circ} 41' 23'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{28}{1446}$. København 1914.)

2053. Grækenland. Échinades Øerne. Caloyeros. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 153. Athen 1914.)

Paa den N-ligste Top paa Øen *Caloyeros* er tændt et ubevogtet, hvidt og rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver $3,6^s$, Lyn $0,3^s$, Mørke $3,3^s$. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 83° til 272° ;
2. rødt i — - 272° - 298° , over Halvøen *Carloglossa*;
3. hvidt i — - 298° - 316° .

Flammens Højde: 42 m. Synsvidde: $11\frac{1}{2}$ Sm for hvidt og $8\frac{1}{2}$ Sm for rødt Lys. Hvidt Taarn 120 m inden for Øens N.-Kant. $38^{\circ} 29' 26'' N.$ $21^{\circ} 02' 45'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{28}{1446}$. København 1914.)

2054. Grækenland. Bugten ved Korinth. Mornos Munding. Fyr forandret.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 150. Athen 1914.)

Fyret ved *Mornos* Munding er forandret til et ubevogtet, hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 15^s , Lyn $0,25^s$, Mørke $1,25^s$, Lyn $0,25^s$, Mørke $1,25^s$, Lyn $0,25^s$, Mørke $11,75^s$. Synsvidde: $11\frac{1}{2}$ Sm. Hvid Obelisk c. 10 m S. for Opsynboligen ved det tidligere Fyr. Kommer Fyret i Uorden, vises midlertidigt et rødt, fast Fyr. $38^{\circ} 22' 00'' N.$ $21^{\circ} 51' 45'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{28}{1446}$. København 1914.)

2055. Grækenland. Bugten ved Athen. Psyttalia (Lipso eller Lipsocoutala) Fyr forandret.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 152. Athen 1914.)

Psyttalia (*Lipso* eller *Lipsocoutala*) Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr med Tre-Blus hver 24^s , stadigt Lys 12^s , Mørke $1,5^s$, Blus 1^s , Mørke 3^s , Blus 1^s , Mørke 3^s , Blus 1^s , Mørke $1,5^s$. Synsvidde: $16\frac{1}{2}$ Sm for stadigt Lys og 19 Sm for Blussene Lysevne: $16\frac{1}{2}$ Sm for stadigt Lys og 23 Sm for Blussene. I øvrigt uforandret. $37^{\circ} 56' 23'' N.$ $23^{\circ} 35' 58'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{28}{1446}$. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- R 1543 England, east coast. — Yarmouth and Lowestoft roads.
R 2158 b Mediterranean Sea. — Mediterranean Sea, eastern sheet.
W 234 Mediterranean Sea. Egypt. — Port Said.

Nationalitet, Længde, Dybgaende, Tonnage, om de ønsker at passere gennem Kanalen eller ej, om de ønsker Kul, Forsyninger, Reparationer, at anløbe et Værft, benytte Slæbebaad, sandsynlig Ankomsttid, Opholdstid i Havn, eller andre Ting af Interesse, medmindre disse Oplysninger paa anden Maade er meddelt Havnekapitajnen.

42. Indenfor 15 Sm fra Kanal-Zonens Grænse maa der kun radieres med ringe Energi, ikke over $\frac{1}{2}$ K. W.

63. Med Undtagelse af *Culebra Cut* er Kanalens Løb i Almindelighed afmærket med 2 Sæt Ledemærker, disse er anbragt en Smule paa Styrbords Side af Løbene, saaledes at man stedse har et Sæt Ledemærker forude, hvad enten man gennemsejler Løbene fra den ene Side eller fra den anden.

64. Løbets Sider er afmærket med røde og sorte Tønder i Overensstemmelse med det i *De Forenede Stater* anvendte Afmærkningssystem. Kommende fra Søen skal de røde Tønder holdes om Styrbord, de sorte om Bagbord. Slusen ved *Pedro Miguel* danner Skillelinien i Systemet med Hensyn til om man kommer fra *Atlantikkavet* eller *Stillehavet*, saaledes at man efter at have passeret Slusen skal have de røde og sorte Tønder paa den modsatte Side af den, man havde dem, inden Slusen passeredes.

65. Alle Ledefyr er hvide Blinkfyr eller hvide Fyr med Formærker; røde Lystønder og Fyrbaaker paa samme Side som røde Tønder viser røde Blink eller rødt Lys med Formærker, sorte Lystønder og Fyrbaaker paa samme Side som sorte Tønder viser hvide Blink eller hvidt Lys med Formærker.

118. Under usigtbart Vejrforhold vil Skibe ikke faa Tilladelse til at løbe ind i Kanalen.

121. Unødvendig Brug af Dampfløjen i Kanalzonens Farvande er forbudt undertagen i Tilfælde af Nød.

Skibsføreren kan faa Bestemmelserne udleveret ved Ankomsten til Kanalen. *Colon*: c. 9° 23' N. 79° 55' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/1787. København 1914.)

2045. Rio de la Plata. Uruguay Floden. Santo Domingo Farvand. Lystønder forandrede.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/2732. Berlin 1914.)

De sorte Lystønder 5 og 13 paa W.-Siden af Løbet af *Santo Domingo* Farvandet, som fører ind til *Carmelo*, viser nu grønt Et-Lyn. *Carmelo*: 34° 01' S. 58° 19½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2556. København 1912.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2046. Frankrig. Nouvelle. Lystønde atter tændt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 381/2193. Paris 1914.)

Den sorte Lystønde, der viser rødt, fast Lys, ud for Enden af S.-Molen ved Havnen er atter tændt. 43° 00' 44" N. 3° 04' 15" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 59/1903. København 1914.)

2047. Sicilien E.-Kyst. Messina. San Ranieri Fyr forandret Navn.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 374/785. Genova 1914.)

San Ranieri Fyr skal fremtidig benævnes *San Raineri*. 38° 11' 32" N. 15° 34' 33" E.

2048. Sicilien S.-Kyst. Kap Rosello. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 374/787. Genova 1914.)

Fyret paa Kap *Rosello* er slukket, og det midlertidige hvide Lynfyr er tændt. 37° 17' 36" N. 13° 27' 06" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 59/1010. København 1914.)

2049. Italien E.-Kyst. Drivende Miner.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 385/812. Genova 1914.)

I den N.-lige Del af *Adriaterhavet* er observeret Miner drivende langs den *italienske* Kyst. Søfarende i *Adriaterhavet* maa anvende den yderste Opmærksomhed, da Miner kan været drevet Syd efter.

III. *Gatnesskjær* Fyr, *Opløfjorden*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formærker. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 262°, fri N. om Skærene paa N.-Siden af *St. Brandsø*, fri S. om *Urvikskjær* og fri N. om *Garso*, til 275°, midt i Sundet mellem *Monso* og *St. Brandsø*;

2. rødt i — - 275° til 70°, fri N. om *Digernesodden*;

3. hvidt i — - 70° - 85°, fri S. om *Kjøtholmen*.

Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt Lys og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 64° 47' 30" N. 11° 44' 30" E.

IV. *Klovholmen* Fyr, *Tarven*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 12°, ind paa *Svino*, til 28°, fri W. om *Været*;

2. rødt i — - 28° til 164°, fri E. om *Olleskjærene*;

3. hvidt i — - 164° - 180°, fri W. om *Sølskjær*;

4. grønt i — - 180° - 229°.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 49' 50" N. 9° 28' 25" E.

V. *Kirkebestangen* Fyr, *Beitstadfjorden*. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn c. hver 2 s. Det er synligt i Pejlinger for 215° gennem 0° til 195°, fri W. om *Laatra*. Fyrpæl. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 55' 00" N. 11° 11' 40" E.

VI. *Omfarskjær* Fyr, *Grip*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formærker. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 145° til 153°, midt imellem *Søndre* og *Nordre Beksel-skjær*;

2. grønt i — - 153° - 205° - 205°, fri E. om *Einarskjær*;

3. hvidt i — - 205° - 212° - 212°, fri W. om *Ivarflesa*;

4. rødt i — - 212° - 261°, fri S. om *Langfua*;

5. hvidt i — - 261° - 265°, fri N. om *Lanfaldet*;

6. grønt i — - 265° - 355°, fri W. om *Brødtrene*;

7. hvidt i — - 355° - 357°, fri E. om *Tuftefua*;

8. rødt i — - 357° - 3°.

Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 12' 40" N. 7° 36' 50" E.

B. Følgende Fyr er forandrede:

VII. I *Husøen* Fyrlampe er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 54° til 60°, og en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 60° til 64°. I øvrigt er Fyret uforandret. 62° 51' 35" N. 6° 32' 45" E.

VIII. I *Kvælkøklub* Fyrlampe er indsat to grønne Lysvinkler; den ene er synlig i Pejlinger fra 356°, fri W. om *Husevikfua*, gennem 0° til 4°, fri E. om *Matesfu* og Grunden fra *Harø*; den anden i Pejlinger fra 80° til 94°. I øvrigt er Fyret uforandret. 62° 49' 50" N. 6° 31' 10" E.

IX. I *Omo* Fyrlampe er Grensen mellem den hvide og den røde Lysvinkel forandret fra Pejling 332° til Pejling 339°. Samtidig er Stagen paa *Lagresten*, *Hillefjord*, flyttet c. 160 m SW. t. W. efter og staaar nu i W.-Kant af en nyfunden Grund. Lysgrænsen gik tidligere fri W. om *Lagresten*; den gaar nu fri W. om Stagen paa den ny Grund. Fyret: 59° 02' 50" N. 5° 47' 05" E.

2051. Tyskland. Besejling af Havne.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 52/2770. Berlin 1914.)

Anduvningstønden *Listertief* er anordnet som Anduvningspunkt for Skibe til Havne ved *Eider*, *Elben*, *Weser* og *Jade*. Anduvning af *Ems* er som i Fredstid. *Listertief* Anduvningstønde: 55° 03¾' N. 8° 17½' E.

2032. Tyskland. Elben. Guxhøven. Havn forandret Navn. Fyrr.

1. Den ny Havn kaldes nu *Amerika* Havn.
 2. Paa Skorstønen, som staar c. 90 m S. for Vagtaarmet paa W-Siden af *Amerika* Havn er tændt et rødt, fast Fyrr. Det røde og det grønne Fyrr, som afmærkede Arbejdsstederne ved Indløbet til Havnen, er slukkede: 53° 52' N. 8° 43' E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1891. København 1913.)

2033. Tyskland. Weser. Meyers Løgle. Baake ødelagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/2701. Berlin 1914.)
Baaken paa *Meyers Løgle* er ødelagt af Storm. 53° 43' S. N. 8° 24' S. E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2034. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/2999. Washington 1914.)

I Indløbet til *Buzzards* Bugt er fundet følgende Skær:

- 1) Et Skær med 11 m Vand paa 41° 26' 25" N. 71° 05' 00" W.
- 2) Et Skær med 8,2 m Vand er fundet c. 180 m S. for og et Skær med c. 10 m c. 730 m E. for 5,2 m Skæret paa 41° 26' 00" N. 71° 02' 24" W.
- 3) Et Skær med 9,1 m paa 41° 26' 02" N. 71° 00' 30" W.
- 4) Dette Skær ligger paa N.-Kanten af en Grund, som er c. 900 m i SSE.—NNW. og c. 650 m bred, og som kaldes *Bennell Løgle*.
- 5) En Grund, *Middle Ground*, c. 1300 m i E.—W. og c. 730 m bred, har Skær med 7 à 8 1/2 m Vand. Midten af Grunden, der har 7 m Vand, ligger paa 41° 27' 02" N. 70° 58' 56" W.
- 6) Et Skær med 9,4 m Vand paa 41° 28' 53" N. 70° 53' 38" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/1881. København 1914.)

2035. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Echo Bay. Balleys Rock. Lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3000. Washington 1914.)

Balleys Rock Lystønde i B R er ombyttet med en Lys- og Klokketønde. 40° 54' 13" N. 73° 45' 43" W.

2036. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. North Brother Island. Hindring rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3001. Washington 1914.)

Damperen *Seaboard* har den 28de Juli og den 22de August d. A. slået Skruen i Skykker ved at støde mod en Hindring ud for Tønden ved Revet paa N.-Siden af *North Brother Island*, der ligger paa 40° 48' N. 73° 54' W.

2037. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Maurice River Cove. Deadman Shoal. Fyrr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/2928. Washington 1914.)

Paa en Baake i c. 1 1/2 m Vand paa *Deadman Shoal* er tændt et uløvoglet, hvidt Lymfyrr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyn 0,3 s, Mørke 2,7 s. Flammens Højde: 5 m. 39° 05' 48" N. 75° 00' 54" W.

2038. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear River. Fyrr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3004. Washington 1914.)

1. I *Bald Head* Forfyrr er indsat en hvid Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 185° til 215° c. 33° 52 1/4' N. 78° 00 1/4' W.

2. I *Key Island Channel* Bagfyrr er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 78° til 108°.

3. *Big Island Channel Upper* Bagfyrr er indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 63° til 93°.

4. Følgende Fyrr er forandret til røde, faste Fyrr: a) *Key Island Channel* Forfyrr og *Big Island Channel Upper* Forfyrr. b) *Big Island Channel Lower* Forfyrr. c) *Lower Ravenrich Channel* Forfyrr. d) *Tinner Branswick Channel* Forfyrr. e) *Fourth Eastern Selly*

2033. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Hillsboro Inlet S. Oplysning om Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3005. Washington 1914.)

De 6 Opmærksomhedspunkter er flyttet saaledes, at de nu ligger i nærliggende Linie mellem 33° 00' 08" N. 79° 00' 10" W. og 32° 46' 30" N. 79° 21' 45" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/1716. København 1914.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2040. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Hillsboro Inlet S. Oplysning om Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3007. Washington 1914.)

De to Skær, som var rapporteret at ligge c. 4 1/2 Sm S. for *Hillsboro* Fyrr, hidrører fra over Bord kastede Cementstække. Disse dannet store Søjler, der er c. 1 1/2 m over Vandet. De ligger c. 1 1/2 Sm 184° (mils. S. 1/4 W.) fra det paa Søkortene viste Vrag af Damperen *Copenhagen*. 26° 10' 45" N. 80° 05' 00" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/186. København 1914.)

2041. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Egmont Key. Forfyrr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3008. Washington 1914.)

Egmont Key Forfyrr, der staar 278° (mils. W. 1/2 N.) fra *Egmont Key* Fyrr, er tændt. Det er et hvidt Lymfyrr, som viser Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,3 s, Mørke 2,7 s. 27° 36' 09" N. 82° 46' 39" W.

2042. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. George Sund. South Shoal. Klokketønde ombyttet med Flojetønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3009. Washington 1914.)

South Shoal Klokketønde 26 er ombyttet med en Flojetønde. 29° 47' 50" N. 84° 20' 45" W.

2043. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Bank. Klokketønde ombyttet med Flojetønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 36/3012. Washington 1914.)

Sabine Bank Klokketønde 2 er ombyttet med en Flojetønde. 29° 28' 25" N. 93° 39' 10" W.

2044. Panama. Bestemmelser vedrørende Besøgen af Panama-Kanalen.

De Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at der er udstedt særlige Regler og Bestemmelser for Besøgen af *Panama-Kanalen*.

Af disse Bestemmelser skal følgende Paragraffer eller Dele af disse anføres:

1. Kanalmyndighederne kan forbyde, at Skibe med brændbare eller explosive Ladinger, der kan blive farlige for Sluser, Værfter m. m., passere Kanalen. Særlige Forsigtighedsregler kan pålægges Skibe paa Kanalsens Territorium.

5. Skibe med explosive Ladinger, som ønsker at passere gennem Kanalen, skal saavidt muligt søge at holde Kanalmyndighedernes Tilladelse dertil inden de forlade Afgangshavnen.

7. Alle Skibe med særlig farlig Lading, saasom Explosivstoffer eller alle Slags Olier, skal føre et rødt Flag eller en rød Lanterne paa Mastetoppen.

8. Følgende Meddelelser skal være rede til Aftøring ved Skibets Ankomst Skibets Navn, Nationalitet, Skibstørens Navn, Dato og Tid for Ankomst, Afgangstid, Afgangstid, Bestemmelsessted, Lægtide, Dybgaende, Bredde, Register-Tonnage, List over Mandskab og Passagerer; Angivelse af Lading samt Sundhedspas.

11. Skibe vil ikke faa Tilladelse til at staa ind i eller ud af Havnen ved Kanalsens Enden mellem Solnedgang eller Solopgang, i hvilket Tilstrum Skibe kan ankre netop inden for Bølgebrønden i den ydre Havn paa *Alamanters* Siden eller ud for Indløbet til den gravede Kanal paa *Pacific* Siden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.:

No. 1536. Portuguese East Africa. Beira approach and anchorage—Alterations in buoyage. 1. Rambler channel: (a) Light-buoy established: Position. On the eastern side of Rambler channel, in the position formerly occupied by No. 8 buoy, which it replaces. Lat. $19^{\circ} 55\frac{1}{2}'$ S., long. $34^{\circ} 51\frac{1}{2}'$ E. Description. A light-buoy, painted black and numbered "8," exhibiting a fixed white light. (b) Buoy withdrawn: Position. On western side of Rambler channel. Description. Black conical buoy, No. 5. (c) Buoy renumbered: Position. On western side of Rambler channel. Details. Black conical buoy No. 7 has been renumbered "5." 2. Beira anchorage: Buoys renumbered: Position. Off Chiveve point. Chiveve point, Lat. $19^{\circ} 49\frac{1}{2}'$ S., long. $34^{\circ} 49\frac{1}{2}'$ E. Details. Spherical buoy No. 9 and can buoys Nos. 11 and 13, have been renumbered "7," "9," and "11" respectively. (Notice No. 1535 of 1914, dated 15th September.) Chart affected. No. 1003, Beira harbour. Publication. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 225, 226; Revised Supplement (2), 1914.

No. 1543. Japan—Nipon, South-East Coast. Omai saki—Obstruction reported south-eastward of. Position. At a distance of $1\frac{1}{2}$ miles, 108° (S. 68° E. Mag.) from Omai saki light-house. Lat. $34^{\circ} 35\frac{1}{4}'$ N., long. $138^{\circ} 15\frac{3}{4}'$ E. Details. The S.S. Kayo Maru, drawing 18 feet forward and about 19 feet aft, is reported to have touched a submerged obstruction in the position given above. Note. The position on the charts has been surrounded by a danger line and marked "Obstruction (1914)." Variation. 4° W. (Notice No. 1543 of 1914, dated 18th September.)

Charts affected. No. 953, Omai saki to Tsurugi saki. No. 996, Kii channel to Tokyo. Publication. Japan Pilot, 1914, page 178.

No. 1544. Japan, Inland Sea—Suo Nada. Misaki—Amended position of buoy southward of. Former Notice. No. 1370 of 1914. Position. At a distance of about $3\frac{1}{2}$ miles, south-eastward from former charted position. Lat. $33^{\circ} 47' 42''$ N., long. $131^{\circ} 14' 24''$ E., on chart No. 3225. Description. A red conical buoy, marked with Chinese characters in black. Remarks. This buoy has been established to mark the position of the spoil ground. Note. A note "post approx." has been placed against this buoy on the charts. (Notice No. 1544 of 1914, dated 18th September.)

Charts affected. No. 3225, Shinouoseki kaikyo to Maruyama zaki. No. 2875, Naikai (Seto uchi). Publication. Japan Pilot, 1914, page 409.

No. 1552. British, East Africa. (1) Zanzibar—Caution to vessels approaching. Caution re lights. (a) Caution to vessels approaching: Caution. Merchant vessels approaching Zanzibar are warned to do so on the parallel of latitude $5^{\circ} 40'$ S., passing through the meridian of longitude 40° E. Note. Zanzibar should only be approached by the northern channel. (b) Caution re lights: Caution. The leading lights, and lights exhibited on light-buoys, in Zanzibar harbour, must not be depended upon. (2) Mombasa—Caution to vessels approaching. Caution. Merchant vessels approaching Mombasa are warned to do so on the parallel of latitude 4° S., passing through the meridian of longitude 40° E. (Notice No. 1552 of 1914, dated 19th September.)

om et Forsøg paa at paavirke Fragt-
lærnegennem Institutet.

Repræsentationen har til »Dansk Sejlskibsrederi-
Forening« udtalt sig angaaende Spørgsmaalet om en
eventuel Nedsættelse af Verdenspor-
toen.

Repræsentationen har til Deltagelse i det »Sy-
vende nordiske Søfartsmøde, der agtes afholdt i
Malmø i Dagene fra 27.—29. Juli d. A. valgt som
Delegerede, Repræsentationens Formand, Direktør
Carl Will samt Professor, Dr. jur. V. Bentzon.

Repræsentationen har til Ministeriet for Handel
og Søfart udtalt sig angaaende Oprettelsen i Ham-
borg af en Forsøgsanstalt for Skibsbyg-
ning.

Repræsentationen har behandlet og afgivet Be-
tænkning til »Nordisk Skibsredforening« angaaende
det af den skandinaviske Civillovskommission frem-
satte Udkast til Lov om Aftaler og andre Rets-
handlinger paa Formuerettens Om-
raade,

Repræsentationen har ved Henvendelse til Mini-
steriet for Handel og Søfart foranlediget, at Lov Nr.
193 af 29. April 1913 om Sammenstød og
Bjergning nu forhandles i Særtryk.

(Sluttes.)

Bekendtgørelse

om

de Skibsførerne i Henhold til Sølovens § 210, jfr. Anordning Nr. 4
af 22de Januar 1897, Anordning Nr. 81 af 3die Maj 1899 og An-
ordning Nr. 54 af 23de Februar 1906 paahvilende Pligter med Hen-
syn til Anvendelsen af Skibsllys om Bord i danske Skibe.

Efter dertil foreliggende Anledning skal man herved
indskærpe Overholdelsen af de om Benyttelse af Skibsl-
lys givne Forskrifter i de gældende Anordninger angaaende
internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse
af danske Skibe, idet Opmærksomheden særlig henledes
paa, at Sejlsdøds eller slukkede eller slukkede Lanterner
ikke blot vil kunne medføre Bødeansvar, men i Farvande,
i hvilke de krigsførende Magters Orlogsskibe kan formodes
at opholde sig, tillige rummer Fare for de paagældende
Handelsskibes egen Sikkerhed.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Handelsministeriet, den 18de September 1914.

HASSING JØRGENSEN.

Emil Krogh.

Kongelig Anordning

om

Fastsættelse af Statuter for »Dansk Krigs-Søforsikring for Varer«.

(Udstedt den 30. September 1914.)

Statuter for Dansk Krigs-Søforsikring for Varer.

I.

Almindelige Bestemmelser.

Navn, Formaal og Hjemsted.

§ 1.

»Dansk Krigs-Søforsikring for Varer« er et Forsikrings-Institut oprettet i Henhold til Lov Nr. 221 af 24. September 1914 om Forsikring af Varer imod Krigsfare til Søs — herefter kaldet »Loven« — og paa Grundlag af de i nævnte Lov indeholdte Bestemmelser.

Institutet har til Formaal mod Præmie at overtage Forsikring mod Krigsfare af Varer, der forsendes indenfor Kongeriget Danmarks Grænser eller til Danmark, eller af danske Varer, der forsendes til Udlandet.

Forsikring vil i Reglen kun kunne overtages, forsaavidt Forsendelsen foregaar med danske Skibe. Dog kan Kongen bestemme, at ogsaa Vareforsendelser med andre neutrale Magters Skibe kan indgaa under Forsikringen, naar ganske særlige Omstændigheder taler derfor.

Institutets Sæde og Værneting er Kjøbenhavn.

Grundlag og Forudsætninger for Institutets Virksomhed.

§ 2.

Institutet, hvis Virkemidler er de af de Forsikrede indbetalte Præmier, er garanteret af den danske Stat.

Det skal iøvrigt være en Forudsætning for Institutets Virksomhed, at en Gruppe af danske Forsikringssselskaber og et særligt Konsortium bærer henholdsvis 20 pCt. og 45 pCt. af Institutets samlede Risiko og af dets Udgifter.

Ledelse.

§ 3.

Institutet ledes af en Bestyrelse bestaaende af 10 Medlemmer, hvoraf 5 udnævnes af Kongen. Mindst 2 af disse udtages blandt Repræsentanter for Vare- og Handelsinteresser.

Af de øvrige 5 Medlemmer vælges 2 af de Forsikringssselskaber og 3 af det Konsortium, med hvilke Institutet har afsluttet Overenskomst.

Alle Bestyrelsens Medlemmer ansættes for hele Institutets Virketid.

Hvervet som Bestyrelsesmedlem er lønnet.

Storrelsen af Lønningerne, af hvis samlede Beløb den ene Halvdel udredes af Statskassen, den anden af Institutets Midler, fastsættes af Kongen.

§ 4.

Bestyrelsens Formand og Næstformand udnævnes af Kongen.

Bestyrelsesmøder afholdes saa ofte, Formanden bestemmer det, eller mindst to af Bestyrelsens øvrige Medlemmer forlanger det.

Over Forhandlingerne fores en Protokol, som efter hvert Møde underskrives af samtlige i Mødet deltagende Bestyrelsesmedlemmer. Sagerne afgøres i Moderne ved simpel Stemmemæthed, saaledes at i Tilfælde af Stemmeligthed Formandens (Næstformandens) Stemme gør Udslaget.

Til gyldig Vedtagelse af en for Institutet forbindende Beslutning, særlig Fastsættelse af Præmier og Vilkaar for en enkelt Forsikring eller af en General-Tarif, udkræves, at foruden Formanden (Næstformanden) mindst fire af de øvrige Medlemmer er til Stede.

§ 5.

Bestyrelsen har den fuldstændige Ledelse af Institutet. Den fastsætter Policeformularer, Præmien for hver enkelt Risiko og mulige særlige Betingelser samt forer Tilsyn med de daglige Forretningers Udførelse.

Bestyrelsen antager og afskediger en Forretningsfører og det øvrige fornødne Personale, opretter Kontrakt med dem og fastsætter deres Lønninger og Reglerne for deres Virksomhed.

§ 6.

Til at tegne Institutet udkræves Underskrift af Formanden eller Næstformanden i Forbindelse med et af de øvrige Bestyrelsesmedlemmer. Dog kan Bestyrelsen bemyndige et eller flere Bestyrelsesmedlemmer eller Forretningsføreren til indenfor nærmere angivne Grænser ved deres Underskrift at forpligte Institutet.

Fastsættelse af Præmier, Forsikringsværdi og Forsikringssum.

§ 7.

De af Bestyrelsen fastsatte Præmier heregnes for hver Rejse i Henhold til de af den Forsikringsssøgende meddelte Oplysninger, for hvilke denne er ansvarlig, forsaavidt hans Kendskab rækker.

§ 8.

Bestyrelsen fastsætter Forsikringssummen svarende til den Værdi, der som Taxt er fastsat for de paagældende Varers Søforsik-

ring, dog ikke udover disses Fakturaværdi med Tillæg af 5 pCt. af denne.

Er Lødningen ikke forsikret ved almindelig Søforsikringspolice, fastsætter Bestyrelsen Forsikringsværdien paa Grundlag af de af den Forsikringsssøgende meddelte Oplysninger, dog ikke ud over disses Fakturaværdi med Tillæg af 5 pCt. af denne.

Forsikringssummen for en enkelt Skibsladning maa ikke overstige et Beløb af 1,000,000 Kr.

For overskydende Beløb skal Bestyrelsen saavidt muligt søge at skaffe Dækning udefor Institutet, saafremt Forsikringsssøgende derom fremsætter Begæring.

Forsikringsssøgende har Adgang til selv at overtage Risikoen for en Del af de paagældende Varer.

Forvaltning.

§ 9.

Over Institutets Indtægter og Udgifter fores Regnskab efter Bestyrelsens Bestemmelse. Den Kassebeholdning, som Institutet til enhver Tid maatte have, skal anbringes paa den Maade, som Bestyrelsen bestemmer. Hvad der midlertidig maatte mangle til Udredelse af Institutets Udgifter, kan, forsaavidt Staten paa det paagældende Tidspunkt ikke maatte anse det for formaalstjenligt at indbetale de fornødne Midler, tilvejebringes ved Laan. Kun de Laan forpligter Institutet, som er optaget med Bestyrelsens til Forhandlingsprotokollen meddelte Sanction.

Beløb, der af Staten maatte være indbetalt til Institutet, forrentes af Institutet med en Rente lig Nationalbankens til enhver Tid fastsatte laveste Diskonto.

§ 10.

Af de af Institutet inkasserede Præmier tilfalder 65 pCt. de Forsikringssselskaber og det Konsortium, med hvilke der er truffet Aftale om Overtagelsen af en tilsvarende Del af Risikoen.

§ 11.

Institutets Bestyrelse skal ved Udlobet af hvert Fjerdingaar til Handelsministeren indsende Oversigt over Institutets Indtægter, Udgifter og Status samt Beretning om Virksomheden i det forløbne Fjerdingaar.

Afvikling.

§ 12.

Ved Krigsforsikringens Ophor afvikles Institutets Forhold efter de af Kongen fastsatte Bestemmelser.

Underskud, som den endelige Opførelse udviser, fordeles jfr. § 2, med 35 pCt. paa Statskassen og 65 pCt. paa de ovennævnte Deltagere i Risikoen.

II.

Forsikringsbetingelser.

§ 13.

For Forsikringen gælder — forsaavidt de i Folge Krigsforsikringens Natur og under Hensyn til de i Statuterne indeholdte Bestemmelser kan finde Anvendelse — de almindelige Regler i Konventionen af 2. April 1850, de kjøbenhavnske Police-Betingelser og de Principleer for Skadesopførelse, som knytter sig hertil.

Præmiens Betaling.

§ 14.

Præmien betales kontant mod Udlevering af Police.

Risikoens Omfang.

§ 15.

Forsikring i Henhold til denne Lov omfatter kun Skade, som godtgøres at være en Folge af Krig eller af Statsmagters Forholdsregler i Anledning af Krig, og som ikke omfattes af den almindelige Søforsikring.

Forsikringen omfatter ikke Skade eller Tab, indtraadt under Rejse, som ikke er anmeldt for og godkendt af Bestyrelsen.

Forsikringen dækker ikke Skade paa Varerne, som følger af Ophold eller Forsinkelse af Rejseu, de paa Grund af Blokade af de krigsførende Magters Havne opstaaede Omkostninger for Forsikringstagerne, Konjunkturtab eller andre mere indirekte Folger af Krigsforholdene.

Erstatning.

§ 16.

Erstatningskrav opgøres af Bestyrelsen, eller saafremt Bestyrelsen finder det hensigtsmæssigt, eller den Forsikrede begærer det, af en dansk Dispachor.

§ 17.

Erstatninger, godkendte af Bestyrelsen, anvises af denne til Udbetaling senest 1 Maaned efter, at Godkendelse har fundet Sted.

Hvis Omstændighederne maatte tale derfor, er Bestyrelsen berettiget til at udbetale Forskud paa Erstatning.

Bestyrelsen afgør, om den Forsikrede af saadanne Forskud skal svare Rente, der i saa Fald beregnes efter 6 pCt. p. a.

Ophør. Ristorno.

§ 18.

Kommer Danmark i Krig, ophører Forsikringen fra det Tidspunkt, Krigstilstand er indtraadt.

Ladning om Bord i et Skib, som paa det Tidspunkt er til Sos, skal dog være forsikret indtil Skibets Ankomst til ikke fjendtlig Havn, saafremt Skibsførelsen, naar han bliver vidende om Krigen, snaarest muligt søger ind til nærmeste, ikke fjendtlig Havn. Ogsaa Ladning om Bord i Skib, der befinder sig i fjendtlig Havn, kommer ind under denne Bestemmelse, for saa vidt Skibet afgaar til nærmeste, ikke fjendtlig Havn inden 24 Timer efter Krigstilstandens Indtræden eller inden anden Frist, som fastsættes for danske Skibes fri Afgang fra vedkommende fjendtlige Havn.

§ 19.

For Ristorno af erlagte Præmier gælder følgende Regler:

- Hel eller delvis Ristorno kan af Bestyrelsen indrømmes, naar den anmeldte Rejse enten slet ikke paabegyndes eller ophører tidligere end anmeldt.
- Den Forsikrede har Krav paa Ristorno pro rata temporis, naar i den løbende Forsikringsperiode
 - Forsikringen ophører i Medfør af foranstaaende § 18.
 - Løven ophæves.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb har der gennemgaaende været fragtet ret livligt. Raterne viser gennemgaaende ingen nævneværdige Forandringer undtagen fra La Plata, som har taget en Mængde Baade pr. Oktober og primo November til stigende Rater, og der betalles op til c. 22/ U. K. fra San Lorenzo Grænsen, 30/ Danmark eller Sydsverig, men pr. ultimo November og senere er Begæret meget ringe. Fra U. S. gøres der i al Almindelighed ikke særlig meget, men flere gode Rater er betalt. Dardanellernes Spærring er en kedelig Omstændighed, og desværre ligger der ogsaa et Par danske Dampere opholdt dernede. — Fra Østersøen har der været sluttet ret livligt til gode Fragter, dog kun fra Sverige og Finland, hvorimod Rusland stadig er ganske livløs undtagen Archangel, paa hvilken Havn der finder en livlig Import og Eksport Sted til store Fragter.

Der betalles i øvrigt sidst bl. a. som følger:

Østen. Ris Kosichang 32/6 til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, Oktober. Sukker fra Java 32/6 til udsøgt Havn U. K., 1ste Halvdel Oktober. Bombay/to Havne U. K. 23/ Dødvægtbasis, meget prompt, 17/3 »net terms« én. 17/9 to udsøgte Havne, Oktober. Fra Calcutta til London og/eller Dundee c. 29/ Julebasis pr. 15.—28. Oktober.

Sortehavet etc. ligger dødt paa Grund af Dardanellernes Spærring. Sidst betalte Rate er 16/ N. C. eller »any« fra Nikolajeff, Odessa eller Eupatoria, Begyndelsen Oktober. 13/ Sulina/U. K. Option Donau Lastning 14/ (5,500), prompt.

Middelhavet. Erts 5/9 Talanta Kanalen/Middlesbro (4,600), 5/ Carthagen/Middlesbro eller West Hartlepool (3,500), 5/3 Manchester (5,000), 5/ Poriman/Maryport. Fra Bilbao 4/ Cardiff, 4/6 Middlesbro. Fosfat 6/9 Bona/Birkenhead (3,300).

Nordamerika. Korn Baltimore 4/9 à 5/ Danmark eller Norge, Montreal 3/3 udsøgt Havn U. K., 4/ Bordeaux eller St. Nazaire, Galveston 3/4½ Antwerpen. Fra Golfen 3/ U. K., prompt. Kul Baltimore 16/ Santos eller Rio Janeiro. Tommer fra Golfen 87/6 tre Havne Østkyst U. K., meget prompt.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 21/ à 21/6 U. K., 6 d. mindre direkte Havn, prompt, 18/6 pr. November, 18/ pr. 20. November—20. December.

Østersøen. For Kortprops fra Finland (middle Zone) 55/ pr. Favt til Østkyst Kulhavn, 60/ Bristol Kanalen, c. 45/ fra Sverige. For D. B. 32/6 Hernösand/Leith eller Grangemouth (750), 36/ Sundsvall og Hernösand/Ayr (525), for D. B. B. c. 35/ Gefle/London, 42/6 Uleåborg/Grimsby (900), 44/6 Kingslynn (600). Træmasse 14/ (tør) Sundsvall/Granton (1,400), 11/ tør, 8/9 vaad Sundsvall og Skellefteå/Queensboro (2,300).

Kulfragterne. Fra Østkysten c. 8/ Gefle (2,000—4,000), 6/9 Mariager (1,450), 7/6 god dansk Havn

(1,200). 7/ Svendborg (1,500), 6/9 Østnorge, 7/3 Bordeaux (3,000—4,000). 8/6 Algier, 9/ Marseille. 9/3 à 9/9 Genua etc., 9/3 Neapel, 10/3 Piræus, 12/6 Venedig, 9/ Port Said. Fra Cardiff eller Newport 7/ Rouen, 9/ Valencia (1,700). 7/1½ Genua, 7/6 Livorno (4,700), Fres. 9 Marseille (5,000). 10 Bizerta (5,000), 9/9 Colombo (6,500), 11/ à 12/ Montevideo, 12/6 Rosario, 12/ à 12/6 River Plate, 13/ Rio Janeiro.

(Skrevet den 6te Oktober 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England ligger Forretning vedvarende stille i denne Fart, og der sluttet kun enkelte Skibe i Østersøfart, medens den største Del er og bliver oplagt.

Af Returfragter er der kun ganske enkelte Kul- og Claylaster i Markedet til uforandrede Rater 10 à 11 £ pr. Keel Kul.

Angaaende de mindre Skibe har Fragtmarkedet ikke i nogen Retning forandret sig og gennemgaaende er det flovt. Fra Tyskland foreligger der ingen ny Noteringer. Sverige udbyder fra Karlshamn og Omegn Sten til Lübeck 4¼ M., Rostock 4¾ M., Kiel 5 M., men finder vist ikke mange Reflektanter. Af Trælaster er det ret smaal. Danmark har fra Provinserne ud over Sukker til Kjøbenhavn, ikke meget, og fra Kjøbenhavn er det ligeledes meget stille: der sluttet derfra for Oljekager til Limfjorden 25 Øre. Kolding 14 Øre. Kul til Bøge 18 Øre; nogen væsentlig Forandring til det bedre kan næppe ventes førend henimod Slutningen af Maanedens.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 1. ds. afholdtes i Sundet den officielle Provetur med S/S. »Thyra S.», bygget til Dampskibsselskabet Torm af A.S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Proven faldt i enhver Henseende godt ud, baade hvad den opnaaede Fart som Kulforbruget angaar.

Havarier og Forlis.

Under Stormen i forrige Uge rev »Hellig Olav« sig løs, da den laa fortojet i Frihavnen. Fortøjningerne sprang, og Skibet drev over mod den lige overfor værende Kaj. Med stort Besvær lykkedes det at faa Bugt med Kæmpeskibet og fortojet det ved Midtermølen.

Skorstenen paa en Damper »Alva«, som laa i Nyhavn, knækkede over. Nogle Pramme i Havnen løb fulde af Vand og sunk.

Viking, Dpsk. af Hugesund, er strandet ved Sydvestkysten af Island. Svitzers »Geir« assisterer.

Jens Riis, Motorskonnert af Nykjøbing Mors, er, efter i stormfuldt Vejr at have tumlet om i Nordsøen i c. 3 Uger, søgt ind til Skagen, da Petroleums-Beholdningen var sluppet op.

Zeus, Paket af Nykjøbing Falster, er den 1. ds. sunket udfor Moen; Besætningen, 3 Mand, blev reddet. Skibet kom fra Aalborg med en Ladning Cement.

Ragnhild, Dpsk. af Kristiania, er paa Rejsen fra Beckton til Raumo med en Ladning Koks indkommet til Kjøbenhavn med Maskinskade; maa reparere.

Hans Juul, Skonnert af Gaabense, strandet paa Nordre Flint, er af Svitzers bragt flot og ind til Malmo.

Aura, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Hugesund til Firth of Forth, indkommet til Esbjerg med Maskinskade.

En Skonnert er i haard Kuling drevet paa Land ved Harbølle, og en Jagt ved Sortsø.

Enigheden, Skonnert af Stege, er under Storm strandet ved Mullerup og løbet fuld af Vand. Skibet har Assistance.





Forlang altid vor

EXPORT-FLØDEhos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.**Export-Fløde-Kompagniet A/S**
ODENSE.**Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau**
ved CHARLES HVILSØM,

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, Restauratorer og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.**Skibsefterretninger.****Dampskibe.**

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Aalborg 5./10. til Burntisland. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Kjøbenhavn 4./10. til Blyth. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 2./10. til Burntisland. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 29./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Blyth 27./9. til Mobile. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Kjøbenhavn 4./10. til Hernösand. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Pugwash 1./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Preston 2./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 24./9. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Londonderry 1./10. — Newa, Dahl, ank. Portishead 6./10.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Kristiania 2./10. udg. — Fionia ank. Singapore 4./10. udg. — Malakka pass. Gibraltar 4./10. udg. — Tranquebar ank. Norresundby 5./10. udg. — Arabien ank. Kobe 4./10. udg. — Bintang ank. Portland 5./10. udg. — Cathay afg. Glasgow 3./10. udg. — Kina ank. Cardiff 5./10. udg. — Annam ank. Göteborg 1./10. udg. — Transvaal ank. Hull 2./10. hjemg. — St. Croix afg. New York 25./9. hjemg. — Samui ank. New York 28./9. hjemg. — Rhodessa afg. Port Louis 28./9. hjemg. — Siam afg. Khagemiff 27./9. hjemg. — Jutlaadia ank. Kjøbenhavn 27./9. — Indien afg. Singapore 25./9. hjemg. — Selandia afg. Singapore 25./9. hjemg. — Natal afg. Vancouver 30./9. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Savona 6./10. — Martha, Christensen, afg. Klagshamn 4./10. — Elna, Rathje, ank. Oxelösund 1./10. — Therese, Pedersen, ank. Neapel 29./9. — Harriet, Larsen, ank. Oscarshamn 30./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 5./10. — Simone, Olesen, ank. La Rochelle 25./9. — Jeanne, Olsen, afg. Ystad 4./10. — Vera, Riso, afg. Marseille 3./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Stuksund 3./10. — Annine, Leth, ank. Trelleborg 4./10. — Betty, Lagesen, ank. Toulon 1./10.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, afg. Nyborg 3./10. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Methil 3./10. — Nordpol, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 5./10. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Göteborg 6./10.

Orion. Orion, Hansen, ligger i Liverpool.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk pass. Kopervik 30./9. — Anna Mærsk pass. Lødingen 30./9. — Arnold Mærsk afg. Galveston 2./10. — Chassie Mærsk ank. Lübeck 25./9. — Eleonora Mærsk ank. Aberdeen 27./9. — Hulda Mærsk afg. Norre Sundby 1./10. — Laura Mærsk afg. Huelva 20./9. — Lexa Mærsk afg. Helsingborg 25./9. — Peter Mærsk ank. Huelva 1./10. — Sally Mærsk afg. Sulina 24./9.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 6./10. til Blyth. — Guldfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 3./10. til Boness. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Blyth 6./10. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Blyth 6./10.

Dania. Ely, Lorentzen, ank. Rochefort 25./9. — Nelly, Clausen, afg. Savenus 3./10. til Avila. — Lilly, Bang, ank. Hernösand 2./10. — Alexy, Sørensen, afg. Piteå 3./10. til Ipswich. — Dagny, Clausen, ank. Oscarshamn 4./10. — Mury, Dahn, afg. Piteå 3/10.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja afg. Halmstad 6./10. — Æro, Enigheden, Jensen, ank. Fredericia 29./9. — Emanuel, Svarre, ank. Leith 4./10.

Sejlskibe.

Svendborg. Constance, Hansen, ank. Liverpool 28./9. — Sophie, Hansen, ank. Wemyss 28./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 29./9. — Althea, Petersen, ank. Fowey 28./9. — Martin Nisson, Jensen, ank. Fowey 28./9. — Dagmar, Petersen, ank. Odense 29./9. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Odense 29./9. — C. V. Petersen, Petersen, ank. Lohals 29./9. — Olga, Rasmussen, ank. Teignmouth 29./9. — Valkyrien, Hansen, ank. Burntisland 30./9. — Concordia, Møller, ank. Kødedy 29./9. — Alma, Hansen, ank. Fjellebroen 29./9. — Jørgen Larsen, Mikkelsen, ank. Risør 1./10. — Activ, Mouritzen, ank. Dundee 1./10. — Cimbria, Larsen, ank. Genua 2./10. — Cornwall, Petersen, ank. Granton 1./10. — Ane, Jørgensen, ank. Gronsund 2./10. — Hans Emil, Skov, ank. Kjøbenhavn 2./10.

Æro. Valkyrien, Weber, afg. Dingle 2./10. til Leith. — Heimdal, Staugaard, ank. Odense Fjord 2./10. — Mester, Petersen, ank. Maarlavn 29./9. — Nielsine, Christensen, ank. Karlshamn 1./10. — Jenny, Svane, er ank. til Cadix. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Råå 2./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. West Wemyss 2./10. — Albertine, Madsen, ank. Wismar 1./10. — Advance, Bager, ank. Wismar 1./10. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 1./10. — Mindet, Rasmussen, ank. Trawmünde 2./10. — Saga, Ohlsen, ank. Teignmouth 2./10. — Kiana, Christiansen, ank. Aalborg 3./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Wismar 1./10. — Pampa, Thorsteinsen, ank. Trawmünde 3./10. — Pampa, Svendsen, ank. Fakse Ladeplads 5./10. — Christine, Rasmussen, ank. Fakse Ladeplads 5./10. — Inverurie, Friis, ank. Bandholm 5./10. — Iris, Stegmann, ank. Trawmünde 3./10. — R. Fabricius, Hansen, afg. Oporto 29./9. til St. Johns N. F. — Frem, Christoffersen, ank. West Wemyss 29./9. — Dana, Boye, er afg. Ceuta til Barbados. — Thor, Petersen, afg. Plymouth 29./9. til Frederikshavn.

INDHOLD:

Meddelelser fra Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 8. Oktober 1914. — En Undervands-Stodmine. — Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Fortsat.) — Bekjendtgørelse om de Skibsførerne i Henhold til Lovens § 210, jfr. Anordning Nr. 4 af 22. Januar 1897, Anordning Nr. 81 af 3. Maj 1899 og Anordning Nr. 54 af 23. Februar 1906 paahvilende Pligter med Hensyn til Anvendelsen af Skibsslys om Bord i danske Skibe. — Kongelig Anordning om Fastsættelse af Statuter for dansk Krigs-Søforsikring for Værer. — Fragtmarkedet. — Nybygninger. Køb og Salg. — Havari og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

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

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.**OLSKIND****Bedste Olietøj
Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faas overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier**, Kastrup (Amager).

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nymavn 53 Telf. 120.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedør.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditør,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
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 fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 184.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagerenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 0.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 895.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

levere. 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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristenøen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsens Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbermed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

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

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL
Mlndegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

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.

Detkongl.oktr.Søassurance Kompagni A/S

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 Provinshyer.

Post-Adresse:
Kristiansgade 1^a.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124, 1024 & 10124

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.

Telegram-Adresse:
Copenaure

Telefon-Nr.
42

Forlang
overalt



**Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.**

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:
„Fourthcomp.“

Telefoner:
Central 256 og 10756.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsart, København«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øro. Enkelte Numre
15 Øro. 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 Øro.
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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Eksportlager
6886 i Frihavn.

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 samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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:

Engshavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindsløv, Vesteragade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: *Skibsarbejde.*

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

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

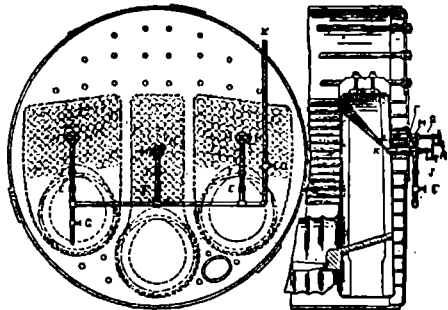
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Oktober 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den hagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Pløder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at udløse Høgholmerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Selen gaaer direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Fører Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

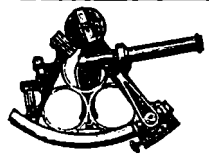
TELEFONER:
1403 — 1405
3052 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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 15.

Adr.:
Toldbod-
vej 17, 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 • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Olietøjsfabrik. Specialitet: træ og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningdage.

Telef. 89. N. J. PETERSEN & SØN, Telef. 89.
SEJLMAGERE—HELSINGØR.

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.
Smearbejde 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
KJØBENHAVN

Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.
Filialer i Provinsen
Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omegn
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

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.

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum

er
den bedste i Verden.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionsikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motorolier.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Ber og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.
NB. For at være sikker paa at faa den **ægte Motor-
petroleum**, bør Forbrugerne endelig paase, at Embal-
lagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det
lovbeskyttede Varemærke!

D. D. P. A.

* * Det danske Petroleums Aktieselskab.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, *

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

Chseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

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

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

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 Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 80 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, 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 Mønie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vesteraagade, **Aalborg**.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

RATIN



Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

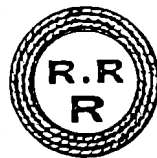
Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.



Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst,
Reden eller Havn.

Telegramindr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

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 Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensletters Eftng.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. **Faaborg**. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavn, den 15. Oktober 1914.

Et af de Fag, som det i enhver Gren af Forretningslivet er af stor Betydning at have noget Kendskab til, er Bogføring. Dette gælder først og fremmest Handelsstanden, hvorfor ogsaa Undervisning i rationel Bogføring hører til et af de vigtigste Fag i Handelsskolerne. Men ogsaa for andre Samfundskredse, som f. Eks. Skibsførere, er det af Betydning at have noget Kendskab til Bogføring. Naar en ung Styrmand faar Skib at føre, vil i Reglen straks betydelige Pengesummer passere gennem hans Hænder, og det Forlangende blive stillet til ham, at han forstaaer paa en tydelig og let overskuelig Maade at bogføre sit Skibs Indtægter og Udgifter, for til sin Tid at kunne sende sit Rederi et tydeligt og nøjagtigt Regnskab. Da Undervisning i Bogføring imidlertid ikke hører til de Fag, som er optaget paa Navigations-skolerne, er det formentlig ikke altid saa let for en vordende Skibsfører at erhverve sig det fornødne Kendskab til Bogføring. Der har saavidt vi ved, været Ønsker oppe om at optage Bogføring som et Undervisningsfag paa Navigations-skolerne, nu da en Reform af Navigationsundervisningen staaer paa Dagsordenen. Disse Ønsker er dog atter blevet opgivet, da man har ment det uoverkommeligt at gennemføre dem, og i det Lovforslag angaaende Navigationsundervisningen, som nu er forelagt Rigsdagen, er Bogføring heller ikke nævnt mellem Undervisningsfagene.

Med den Mulighed for Øje, at dette maaske var blevet Tilfældet, har Bogholder ved »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, C. W. Jæger, udarbejdet et fingeret Regnskab for to Rejser med et Dampskib, hvilket var tænkt at kunne tjene som en Rettesnor ved en eventuel Undervisning i Bogføring. Dette korte Regnskab, der formentlig i sin Helhed eller delvis kan tjene som en Norm for et Skibsregnskab, er det vor Agt at gengive i nogle efter hinanden følgende Numre her i Bladet, i det Haab, at det maaske kan komme en eller anden ung Navigator, der maatte staa lidt usikker overfor Regnskabsførelse, til Nytte. Vi tilraader derfor dem, der maatte interessere sig for Sagen, at opbevare de paagældende Numre af Bladet, for at have det hele Regnskab samlet.

Hr. Jæger nævner først, som et Eksempel, Skibets Ankomst til Newcastle og hvilke Indtægter dér oppebæres, samt de Udgifter, der dér afholdes, og derefter dets Ankomst til Neapel, hvor ligeledes de forskellige Indtægter og Udgifter specificeres, til den Dag Rejsen kan fortsættes derfra.

Disse Indtægter og Udgifter indføres Dag for Dag i en Kasse- og Afregningsbog, der er saaledes afdelt, at disse Poster samtidig kan henføres under de forskellige Konti, under hvilke man ønsker at dele sit Regnskab, f. Eks.: Egentlige Skibsudgifter, Befragtnings- og Adressekommission, Udgifter ved Ladning og Losning, Reparationer, Kul, Ilyre, Proviant o. s. v.

Ved Rejsens Slutning afsluttes Regnskabet og en Rekapitulation af det udskrives, som underskrives af Kaptajnen og hjemsendes til Rederiet, sammen med de behørigte Bilag.

I en Kontobog for Mandskabet, har hver Mand af Besætningen, ogsaa Kaptajnen selv, sin Konto, der til en-

hver Tid udviser, hvad Skibets Mandskab har til Gode og har faaet udbetalt, samt Kaptajnens Forhold til Rederiet. Ogsaa af denne Bog hjemsendes et Uddrag med Bilag.

Lovforslagene om Navigationsundervisningen og om Søneringen m. m. fremsattes i Folketingets Møde den 6. ds. af Handelsminister Hassing Jørgensen, saaledes som de blev vedtaget af Landstinget i sidste ordinære Samling. Ministeren udtalte ved denne Lejlighed, i Følge »Rigsdagstidende«:

»De Krav, som for Tiden stilles til vore Navigatorer, indeholdes i Lov af 30. Marts 1892 om Styrmandseksamen, i Lov af 25. Marts 1892 om Sønering og i Lov af 12. April 1911 om Eksamen for Skibsmaskinister. Den sidste Lov var Resultatet af en Indstilling, som blev gjort af en Kommission, der blev nedsat den 11. Januar 1904, og som havde den Opgave at udarbejde Lovforslag om hele Ordningen af Søneringsforholdene og Styrmandsuddannelsen. Af de Lovforslag, som kom frem, naaede kun det ene, nemlig Forslag til Lov om Eksamen for Skibsmaskinister, at blive til Lov. De to andre Lovforslag naaede man derimod ikke til Enighed om. Imidlertid har man fra alle Sider været enig om, at der maatte en Reform til paa dette Omraade, og Handelsministeriet nedsatte derfor den 2. Juni 1911 en ny Kommission eller et Udvalg, som det hed, til at bearbejde det foreliggende Materiale. Dette Udvalg er derefter fremkommet med en ny Betænkning, paa Grundlag af hvilken der i Fjor blev udarbejdet de her foreliggende Lovforslag. De blev i Landstinget underkastet en meget omhyggelig, grundig og sikkert gavnlige Udvalgsbehandling, og i den Affattelse, i hvilken de nu foreligger, tør jeg anbefale dem til Tingets velvillige Behandling. Disse Forslag betyder en Skarpelse af de Krav, der stilles til Navigatorstandens Uddannelse, og det er Krav, som man tør anse det for berettiget at stille fra Samfundets Side, fordi de Mennesker, hvis Virksomhed det her drejer sig om, tør siges i højere Grad end andre at have Medmenneskers Ve og Vel i deres Hænder; det er derfor rimeligt, at man stiller særlige Krav til dem, og at man, efterhaanden som Tiden skrider frem, ogsaa skærper disse Krav. Lovforslagene betyder altsaa først og fremmest en Skarpelse af de Krav, som stilles til Navigatorerne; det vil betyde en Højnelse af denne Stand, og jeg maa tilføje, at disse Krav understøttes karakteristisk nok allerstærkest netop fra Navigatorernes egen Side. Lovforslagene tilsigter dernæst en Reform af Navigationsvæsnets Ordning, en Reform, som i mange Aar har været Genstand for Omtale indenfor Rigsdagen. Endelig betyder Forslaget til Lov om Sønering, at man vil tage Konsekvensen af de Ændringer, som foreslaas i Ordningen af Undervisningsvæsnets. Jeg skal ikke komme ind paa en udførlig Omtale af Lovforslagets Enkeltheder, idet der i den Henseende er givet en meget udførlig Fremstilling ved Sagens Behandling i Landstinget i Fjor saavel gennem Udvalgsbetænkningen; dertil skal jeg tillade mig at henvise, idet jeg anbefaler Lovforslagene til hurtig Fremme.«

»Dansk Krigs-Søforsikring for Varer«, oprettet i Henhold til Lov af 24. September 1914 har begyndt sin Virksomhed Onsdag den 7. Oktober. Bestyrelse: Folketingsmand, fhv. Finansminister N. T. Neergaard, Formand, Departementschef G. Busck-Nielsen, Direktør i Dansk-Russisk Dampskibsselskab K. Reinhard, Direktør i Den københavnske Søassuranceforening B. Dreyer, Overretssagfører Fr. Winther, Formand for Dansk Tarifforening, Grosserer H. Klitgaard, Formand for Grosserer-Societetets Komité, Direktør i »D. F. D. S.« N. Høst, Direktør Ole Olsen, Næstformand for de samvirkende Andels-Svineslagterier, Direktør i Genforsikrings-Aktieselskabet Skandinavia, Fabrikejer Bjørn Stephensén, Medlem af Landmands-

bankens Bankraad og Delegation. Forretningsfører **Svend Bramsen**.

Tegning af Forsikring mod Krigsfare af Varer, der forsendes med danske Skibe modtages paa Hovedkontoret: Holmens Kanal 9, samt af nedennævnte Forsikringselskaber: De private Assurandører, Den københavnske Søassurance Forening lmt., Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni A/S., Fjerde Søforsikrings Selskab lmt., Danske Lloyd Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab, Genforsikrings Aktieselskabet Skandinavia, Forsikringsaktieselskabet National, Danske Genforsikrings Aktieselskab & Forsikrings Aktieselskabet Absalon.

Ved kongelig Resolution af 7. d. M. er midlertidig Lov af 24. September 1914 om Forsikring af Varer imod Krigsfare til Søs sat i Kraft i sin Helhed fra førstnævnte Dato.

Dansk-svensk Samarbejde paa Australien. Göteborg, 7. Oktober. Rederi-Aktieselskabet »Transatlantique« meddeler, at der siden Maj Maaned er blevet ført Forhandlinger mellem »Transatlantique« og »Det ostasiatiske Kompagni« i Kjøbenhavn, angaaende Samtrafik paa Ruten Sverig—Australien, og at disse Forhandlinger, som paa Grund af de i Mellemtiden indtrufne Forhold er blevet trukne i Langdrag, nu er resulteret i en for alle interesserede Parter tilfredsstillende Overenskomst. Samtrafikken vil i Hovedsagen blive ordnet paa samme Maade, som det mangleaarige Samarbejde paa Sydafrika mellem »Transatlantique« og den norske Afrika-Australien-Linie. Man haaber, at man herefter som Regel vil kunne ekspedere 3 Dampere pr. Maaned paa Ruten eller i hvert Fald 1 Damper hver 14. Dag i Stedet for som hidtil én Gang om Maaneden.

Dansk Styrmand død i Udlandet. Styrmand **Chr. Winther**, der sejlede med S/S »Gorm«, men var bosat paa Fanø er den 10. f. M. afgaaet ved Døden i Riga af Lungebetændelse. Han efterlader sig en Enke og to Børn.

Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget. Under 8. d. M. har Justitsministeriet erklæret New Orleans for pestsmittet og derefter i fornødent Omfang sat Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911 i Kraft.

Esbjerg ny Havneanlæg. Om de ny Havneanlæg ved Esbjerg meddeles os den 9. ds.: Den ny Fiskerihavn er for Havneværkernes og Uddybningens Vedkommende fuldført, medens forskellige Arbejder som Sporanlæg, Belysning, Opførelse af Pakhuse og Istrum endnu slaar tilbage, hvorfor Fiskerihavnen næppe vil kunne tages i Brug førend til næste Aar. I den ny Trafikhavn er Ydermolernes Underbygning og en større Del af Overbygningen nu fuldført, derimod er Arbejdet med Uddybningen standset af Entreprenørerne siden Krigens Udbrud, nærmest dog fordi Storm og Højvande ogsaa har hindret Arbejdets Fortsættelse. —n.

En af Vestkystens veltjente Redningsmænd har fornylig taget sin Afsked. Det er **Anders Jensen Borup**, som om kort Tid fylder 70 Aar og har tjent i Redningsvæsnet i c. 50 Aar. Kun 20 Aar gammel blev han ansat som almindelig Baadmand ved Redningsstationen Hanstholm, 9 Aar senere blev han Fører af Redningsbaaden, og i de sidste 35 Aar har han været Opsynsmand ved Stationen. Det er mange Strandinger, som er sket paa dette Sted, og ved mangfoldige Lejligheder har der været stillet store Krav til Anders Borups og hans Mandskabs Mod og Udholdenhed. Der er da ogsaa i Ti-

dernes Løb bleven vist **Anders Borup** megen Paaskønnelse for hans Færd. Adskillige Gange har han baade af den danske og af fremmede Regeringer modtaget saavel Hædersgaver som Pengebelønninger, og i 1877 fik han Redningsmedaljen efter at have ledet Redningen af Besætningen fra den norske Skonnert »Elisa«. — I 1902 fik han Redningsvæsnets Jubilæumsmedalje, og endelig blev han i 1902 dekoreret med Dannebrogskorset. —h.

Forbud mod Indførelse af Vaaben m. m. til England. Under 17. f. M. er der i England udstedt en Kundgørelse, der bl. a. indeholder Forbud imod uden forudgaaende Tilladelse fra vedkommende militære Myndighed at indføre Vaaben eller Ammunition til England, og at Avtoriteterne samtidig bemyndiges til af Hensyn til Gennemførelsen af denne Bestemmelse at foretage Undersøgelse af indkommende Skibe og i paakommende Tilfælde beslaglægge saadanne Vaaben.

I samme Kundgørelse indeholdes et Forbud mod Indførelse til det Forenede Kongerige af Brevduer.

Konsulatvæsnet. Under 2. ds. er konstitueret Vicekonsul i Omsk **W. Wadsted** udnævnt til Vicekonsul fra 1. ds.

Den 20. Maj har Udenrigsministeriet ansat **C. F. Inches** af St. John som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Halifaks.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Havnene Piræus og Catania er erklæret for pestsmittet.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 68/1913, afsagt den 21. Januar 1914. Dampskibsaktieselskabet **Øresund** som Redere for Damperen »Hälsingborg« mod Dampskibsselskabet **Urania** som Redere for Damperen »Kronprinsesse Louise«.

Den 17. Maj 1913 om Eftermiddagen ved 5-Tiden kom Damperen »Hälsingborg« til Kjøbenhavn fra Malmö. Skibets Fører, der havde stoppet Maskinen ved Kvæsthusbroen, bemærkede, da han var udfør Nyhavns Hoved, at Damperen »Kronprinsesse Louise«, der laa fortøjet ved Flydedokken i Graven ved Wilders Plads, var i Færd med at røre sin Maskine. Da »Hälsingborg« var kommen c. ½ Skibslængde forbi Nyhavns Hoved, og Kaptajnen nu mærkede, at Skruevandet fra »Kronprinsesse Louise« begyndte at føre Skibet ind mod Bolværket, gav han haardt Styrbords Rør (dansk Kommando) og slog lidt frem i Maskinen, hvorefter Skibet, som var begyndt at dreje lidt Styrbord over, rettede sig, men straks efter blev Skibet af Skruevandet atter ført Styrbord over, og denne Gang saa stærkt, at det tørnede mod Kajen, som det ramte midtskibs, hvorved der tilføjedes Skibet 3 Buler paa Styrbords Side.

Under Henvisning hertil har »Hälsingborg«s Rederi, der gør gældende, at »Kronprinsesse Louise« er ene ansvarlig for den »Hälsingborg« tilføjede Skade, under nærværende ved Stævning af 24. Juli 1913 anlagte Sag paa-staaet »Kronprinsesse Louise«s Rederi tilpligtet at godtgøre dem:

a. Udgifterne ved Skibets Reparation Kr. 4,300; b. Udgifterne til Bugsering Kr. 20; c. Udgifterne til Besigtelse Kr. 61.68; Tidstabet beregnet efter d. Gage og Kostpenge i 10 Dage og e. Restaurationsudgifter i 10 Dage Kr. 1023.61; i alt Kr. 5,405.29, hvoraf de fordrer Renter fra Stævningens Dato.

De Indstævnte procederer til Frifindelse og har desuden nedlagt en subsidær Paastand.

Der er under Proceduren af de Indstævnte denunceret lis for A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, som har ladet mode under Sagen.

Uanset hvad der fra Indstævntes Side herimod er anført, maa Retten efter alt foreliggende gaa ud fra, at det er Skruevandet fra »Kronprinsesse Louise«, der har været Aarsag til, at »Hälsingborg« tørnede mod Kajen og at dette ikke har kunnet undgaaes ved nogen Manøvre fra »Hälsingborg«s Side, samt at de i Skibets Styrbords Side forefundne 3 Buler er fremkommen ved den her omhandlede Lejlighed.

Medens Cilanterne herefter maa have Krav paa Godtgørelse for det dem herved paaførte Tab, kan der dog ikke gives dem Medhold i, at det er de Indstævnte, som er ansvarlig for Skaden.

Det fremgaar af Sagens Oplysninger, at »Kronprinsesse Louise« ved Flydedokken havde gennemgaaet bl. a. en større Maskinreparation. Skibet var forhalet til Wilders Plads af Flydedokkens Dokmester og med hans Mandskab. Efter at Maskinreparationen var endt, blev Maskinen den i Sagen omhandlede Eftermiddag rørt i Overværelse af Flydedokkens Maskinmester og Undermester samt Rederiets Maskininspektør, der tillige af Veritas Ekspert, der selv var forhindret, var anmodet om at paase, at Reparationen var udført efter Klassens Forordning. Det var Skibets Maskinmester, der foretog Røringen, der varede c. 1/2 Time, og med en Fart, svarende til mellem langsom og halv Kraft. Skibets første Styrmand, men ikke dets Kaplajn, var om Bord. Forinden man begyndte at arbejde med Maskinen, lod Flydedokkens Undermester forespørge hos Styrmanden, om der var noget i Vejen for at de kunde røre, og fik til Svar, at Styrmanden vilde se efter og varske, naar de kunde begynde, og da der et Par Minutter senere gennem Skyglightet fra Dækket blev raabt, at de gjerne maatte røre, begyndte de straks efter.

Reglementet for Ordens Overholdelse m. m. i Kjøbenhavns Havn indeholder i § 14 en Bestemmelse om, at Dampskibe, som ligger ved Bolværk, skal anmeldte for Havnepolitiet, naar de ønsker at røre Maskinen, og at denne ikke maa røres med saadan Kraft, at andre Skibes Fortøjninger derved kunne sprænges, Havneindretninger beskadiges eller ødelægges eller forbisejlende Skibe udsættes for at miste Styret.

Det er uomtvistet, at denne i § 14 paabudte Anmeldelse ikke har fundet Sted i nærværende Tilfælde. Der foreligger herom en Skrivelse af 2. Januar 1914 fra Flydedokken, der udtaler bl. a., at de i sin Tid jævnlig anmeldte for Havnepolitiet, naar de skulde røre Maskinen, og da bestandig fik det Svar, at det maatte gøres med mindsket Kraft, og at der skulde være Vagt paa Dækket, som kunde give Ordre til at stoppe Maskinen for forbisejlende Skibes Skyld. Det hedder herefter i Skrivelsen: »Da det dels vilde blive en Bekostning for Rederiet, naar vi skulde sætte en af vore egne Folk til at holde Vagt, idet hans Tid naturligvis ogsaa skulde betales, samt da det forekommer os at være naturligt, at Skibets Officerer, naar de er om Bord og har Tid, selv fører Tilsyn med saadanne Ting som Røring af Maskinen, hvad de alligevel maa gøre i alle de Tilfælde, hvor Skibet ligger og rører Maskinen alle andre Steder end ved et Værft, — samt da Røring af Maskinen finder Sted i hver eneste Havn, Skibet er i, inden det sejler, og Styrmanden derfor maa have været med til det mange Gange, saa kunde vi umuligt tænke os andet, end at han ogsaa denne Gang var klar over, hvad det betød, naar der blev varskeet til ham, at man vilde røre Maskinen — og vi mener derfor, i Henhold til foranstaaende, at der var blevet truffet de fornødne Sikkerhedsforanstaltninger i det omhandlede Tilfælde.«

Den i Sagen omhandlede Maskinprøve maa anses som Afslutning paa Maskinreparationen, og ligesom det derfor har paahvilet Flydedokken at lade foretage den i Havnereglementets § 14 paabudte Anmeldelse, saaledes

har det i det hele paahvilet Flydedokken at drage Om-sorg for, at denne Maskinprøve foretoges paa forsvarlig Maade, og navnlig saaledes at der ikke ved denne opstod Fare for forbisejlende Skibe. At Skibets Styrmand har været om Bord, medens Prøven foregik, kan naturligvis ikke ophæve Flydedokkens Ansvar, men dette kan ej heller ophæves eller begrænses, fordi Styrmanden har været forespurgt, om man kunde begynde at røre og har sagt ja. Han har ikke herved handlet i Skibets Tjeneste, og Flydedokken kan ikke paa denne Maade flytte Ansvar for Maskinprovns forsvarlige Foretagelse fra sig over paa Skibet, og dets Rederi.

Om Styrmanden har været paa Dækket i hele den Tid, Prøven varede, og navnlig, da »Hälsingborg« kom sejrende, er ikke oplyst, ligesom det ej heller vides, om han har forstaaet, at det fra Flydedokkens Side blev forudsat, at han vilde forblive paa Dækket som Vagt; nogen Anmodning eller nærmere Instruction i saa Henseende synes han i hvert Fald ikke at have modtaget.

Da der ikke haves Hjemmel for at paalægge Skibets Rederi Ansvar for en under Forhold som de her omhandlede indtruffen Skade, der er foraarsaget under Udførelse af et i det paagældende Værfts Tjeneste foretaget Arbejde, maa de Indstævnte være at frifinde.

Sagens Omkostninger vil kunne ophæves.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913.

(Sluttet.)

(Meddelelser til Repræsentationen).

Blandt de Meddelelser af forskellig Art, som Repræsentationen har modtaget i Aarets Løb og som enten er lagte til Efterretning for Medlemmerne, offentliggjorte eller meddelt de særlig interesserede Organisationer, skal anføres, at Udenrigsministeriet bl. a. har fremsendt:

Svensk Kundgørelse angaaende nye Havne-takster for Göteborgs Havn,

Russisk Instruks angaaende Opkrævning af Skibs- og Pudaafgifter i russiske Havne

Indberetning angaaende Havneafgifter etc. i Barcelonas Havn,

Eksemplarer af den i Hamborg oprettede maritime Voldgiftsrets Love og Cirkulære angaaende sammes Medlemmer og Bestyrelse,

Indberetning angaaende Indlastningens Forsinkelse paa Grund af Regnvej i Archangelsk,

Meddelelse angaaende russisk Lov om russiske Søfolks Hjemsendelse fra udenlandsk Havn,

Meddelelse om en mulig Etablering af en daglig hurtig Dampskibsforbindelse mellem Sverige og England,

Eksemplar af en ny engelsk Lodslov af 7. Marts 1913, hvorved de tidligere gældende Love og Bestemmelser om Lodsvæsenet i England ophæves,

Indberetning angaaende Havneforholdene i Triest og

Indberetning om, at Dampskibsselskaber i Henshold til nye af det kanadiske Indvandringsdepartement udstedte Reglement, vil blive straffet med Bøder og tvunget til at medtage velkommende Emigranter til Indskibningsstedet, saafremt disse ikke er i Besiddelse af de forlangte 25 \$.

Saavel fra Udenrigsministeriet som fra Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen modtaget Meddelelser angaaende Arbejdet ved Panamakanalen, dennes Aabning, Havneforhold, Dokker, Kuloplag samt Skibsruterne paa denne.

Ministeriet for Handel og Søfart har tilstillet Repræsentationen:

Eksemplar af østrigsk Forordning angaaende Regler om Sikkerhed paa Søen samt

Engelsk Kommissionsbetænkning om Forholdsregler imod Fare fra omkringdrivende, forladte Skibe og Undervandsvrag,

Meddelelse om et af de forenede Staters Senat vedtaget Lovforslag angaaende Søfart,

Meddelelse om det norske Stortings Godkendelse af den mellem Norge og Nederlandene afsluttede Handels- og Skibsfartstraktat,

Meddelelse om Forandring i Gebyrtarifen for franske Gesandtskaber og Konsuler i Udlandet,

Meddelelser angaaende Spørgsmaalet om Indførsel til Storbritanien af Heste, Æsler og Muldyr m. m.,

Reglement udgivet af »Board of Education« angaaende Skoler for Drengene, der skulle uddannes til Søfolk,

Oplysninger angaaende Passagertrafikken paa New York om, at Passagerers Bagage ikke er Last i den Forstand, at Rederier skulle betale Toldvæsenet for Gennemsyn af Bagagen om Natten,

Indberetning om Forløbet af den 2. internationale Toldkongres i Paris,

Meddelelse om en russisk Lov vedrørende Ansettelse af Handelsattachéer ved forskellige russiske Ambassadér, Gesandtskaber og Konsulater,

Svensk Memorandum angaaende Forstaaelsen af Kundgørelser om traadløs Telegrafering eller Telefonering fra Fartøj i Nærheden af svensk Kyststation,

Udskrift af Søforklaring i Anledning af, at Skonnertbrig »Willi« af Marstal blev forladt af sit Mandskab i Nordsoen,

Bekendtgørelse om offentlig Godkendelse af Redningsbaade med Dæk, synkefri Klapbaade og andre Klapbaade samt Meddelelse om en af norsk Kaptajn S. J. Jørgensen fremstillet ny Type Redningsbaade,

Meddelelse om de fra 1. Juli 1913 i Kraft traadte

Lempelser i Bestemmelserne om Lodspligten under Bugsering,

Eksemplarer af international Radiotelegrafkonvention i London 1912 med Slutningsprotokol og Tjenestereglement og

Meddelelse angaaende et nyt Stormsignalsystem, der foreløbig er indført i Rusland til Brug om Natten, samt

Meddelelser angaaende Spørgsmaalet om Lods-tvungen paa Themsen.

Telegrafdirektoratet har fremsendt Meddelelse om Udveksling af Brevtelegrammer imellem Danmark og Sverig samt Betingelserne herfor.

Repræsentationen har endvidere ladet cirkulere blandt Medlemmerne et af Nordisk Skibsrøderforenings Lokalbestyrelse til det norske Storting indsendt Forslag til Ændring i Sjøfartslovens Bestemmelser om Sammenstød og Bjergning samt behandlet det af samme Bestyrelse fremdragne Spørgsmaal vedrørende eventuelle internationale Regler for Rederens Heftelse med Fragterne.

Til Aarsberetningen er endelig knyttet en Beretning fra Fællesrepræsentationens Udvalg for Skoleskibet for Skibskokke.

Skolen har i Aaret 1913 fortsat sin Virksomhed for Uddannelsen af Skibskokke.

Der er i Aarets Løb afgaaet 16 Elever fra Skolen. Af disse har 9 gennemgaaet et helt Aars Kursus og har efter endt Eksamen modtaget Skolens Certificat, én med Karakteren »Særlig god« og otte med Karakteren »meget god«.

Desuden har 7 Elever frekventeret Skolen i forskellig Tid uden at have modtaget Eksamensbevis.

Regnskabsførelse i Skibe.

Af C. W. Jæger, Bogholder i Danske Skibsrøderes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Paa Grundlag af de nedenstaaende fingerede Forudsætninger skal i det efterfølgende gøres et Forsøg paa at antyde en overskuelig Form for Regnskabsførelse i Skibe.

Der er opgivet.

Det A/S Dampskibsselskabet »Ekko« i Kjøbenhavn tilhørende Dampskib »Danmark«, af Størrelse 1,540 Register Tons, Kaptajn F. C. Nielsen gik i Ballast fra Kjøbenhavn den 15. Januar 1914 til Newcastle, hvortil det ankom den 18. Januar.

Efter tilendebragt Reparation i Dokken indladedes her 2,800 Tons Kul til A. Lacone i Neapel, Fragt 6/3. Medens »Danmark« ligger under Ladning i Newcastle, modtager Kaptajnen den 25. Januar et Forskul paa Kulfragten, idet A. Lacone, Neapel sender ham en Anvisning betalbar Newcastle, stor Lire 12,650.00, Kurs Lire 25,30 = 1 £.

Kaptajnen udreder nu følgende Udgifter i Newcastle: Den 26. Januar: Indladning af Kullasten 2,800 Tons à

(Fortsættes efter »Efterr. for Søfar.«)

2076. **St. Domingo (Haiti).** La Romana. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1595, London 1914.)
Fyret paa *Aguila* Pynt er nedlagt, og c. 1/2 Sm NW. for det nedlagte Fyr er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 12 Sm. Tearm. 18° 25' 00" N. 68° 57' 00" W. (engelsk Kort Nr. 3689). (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/182. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2077. **Frankrig.** Cassis. Fyr formørket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 173. Rochefort 1914.)
Det E.-lige røde, fæste Fyr er formørket i Pejlinger fra 38 1/4° til 47 3/4°. Dette Forhold vil vedvare indtil den bebudede Forandring har fundet Sted. c. 43° 12 3/4' N. 5° 32' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1725. København 1914.)

2078. **Østerrig-Ungarn.** Besejling.

(„Bericht an Seemannen“ Nr. 244/2243. s-Gravenhage 1914.)
De *østerrig-ungarske* Havne, der er aaben for Skibstøtten, maa kun anløbes om Dagen fra 1 Time efter Solopgang til 1 Time før Solnedgang.

2079. **Østerrig-Ungarn.** Morter—Spalato. Skibsfart forbudt.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 40/1623. Pola 1914.)
Skibsfart paa Kysten mellem *Rat* Pynt paa SE.-Enden af Øen *Morter*, 43° 45' N. 15° 40' E., og *S. Stefano* Pynt paa W.-Siden af Indløbet til *Spalato* Havn, 43° 30' N. 15° 25' E., er forbudt.

2080. **Grækenland.** Formiculla. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 157. Athen 1914.)
Paa Toppen af Skæret *Formiculla* er tændt et ubevogtet, hvidt og rødt Lynfyr der viser Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0 2/3 s., Mørke 3 s. s. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 0° til 180°;
 2. rødt i — 180° - 360°, over 3,6 m Grunden N. for Skæret.
- Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt og 9 1/2 Sm for rødt Lys. Hvidt Taarn med rødt Bælte. Man bør holde 450 m E. om Fyret, for at undgaa et lille isoleret Skær, der ligger ESE. for Fyret. 38° 33' 35" N. 20° 51' 45" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1446. København 1914.)

2081. **Grækenland.** Achelouis Munding. Counelli Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 155. Athen 1914.)
Paa *Counelli* Skær er tændt et ubevogtet, rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0 2/3 s., Mørke 3 s. s. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 9 1/2 Sm. Hvidt Taarn. 38° 20' 55" N. 21° 03' 50" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1446. København 1914.)

2082. **Grækenland.** Platiyali (Plateali, Platea). Stenighonia. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 156. Athen 1914.)
Paa Halvøen *Stenighonia*, 60 m inden for Kysten i Retning 124° fra Tungen *Carlo-Ghlossa*, er tændt et ubevogtet, grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2,4 s., Lyn 0 s., Mørke 2 1/2 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 25° 300 m W. om *Seag* Skær, til 218°. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 6 Sm. 38° 27' 49" N. 21° 06' 20" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1446. København 1914.)

2083. **Grækenland.** Krota (Kandia). Sitia. Fyr tændt.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 154/1. Athen 1914.)
Paa N.-Siden af Indløbet til *Sitaa* Ankerplads er tændt et ubevogtet, grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 4 1/2 Sm. Fyrhus 23 m fra Kysten. 35° 12' 43" N. 26° 07' 41" E.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Børd i Damp- og Motorstibe i Henshold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar *Bredde-* og *Længdebestemmelser* for *danske* Punkters Vedkommende angives paa *Sekunder*, staa disse i *Parentes*, snarere Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

2056. **Sverrig.** Stockholm Skørgaard. Sandhamn. Södergrundan. Klokke-tønde udlagt.

(„Uderrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/1060. Stockholm 1914.)

Södergrundan Klokketønde er atter udlagt og den midlertidige Vager inddraget. c. 59° 15' N. 19° 03' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/954. København 1914.)

2057. **Tyskland.** Flensborg Fjord. Gjelting Bugt. Pulle.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 53/2772. Berlin 1914.)

I *Gjelting* Bugt er fundet en Pulle med 9,6 m Vand W. for *Kalkgrund*. 54° 49' 23" N. 9° 52' 17" E. Positionen svarer til *danske* Kort; addresseres 6" til Br., svarer den til *tyske* Kort.

(Kort Nr. 157, 160, 241, 243 og 253.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2058. **Danmark.** Sundet. København. Middelgrunds-Fort NE. Øvelsesspær-ring udlægges ikke.

Den i „E. f. S.“ Nr. 35/1578 bebudede Øvelsesspærring NE. for *Middelgrunds-Fort* vil ikke blive udlagt. Fortet: 55° 43 1/4' N. 12° 40 1/4' E.

2059. **Danmark.** Farvandet Syd for Fyen. Marstal. Klørdyb. Dybde aftaget. Tværs over *Klørdyb* har der dannet sig en Barre, paa hvilken der kun er 3,2 m

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2060. Danmark. Kattegat. Anholt Havn SW. Sten.**
SW. for Havnen er i c. 4,5 m Vand fundet en Sten med 3,6 m Vand. Stenen ligger i Limen „Indermødens Hoved overat med Hovedet paa den N.-lige Ydemole“ c. 370 m fra den N.-lige Ydemøles Hoved. Stenen vil blive fjænet, saasnart Forholdene tillader det, hvilket muligvis først kan ske næste Foraar. 56° 42' (46°) N. 11° 30' (20°) E.
(Kort Nr. 247.)
- 2061. Norge. Skagerrak. Torungen. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 51/1818.**
(„Bekendtgørelse fra Fyrrethekoren“ Nr. 17. Kristiania 1914.)
Til de i ovennævnte Efterretning angivne Pejlinger skal lægges 180°. 58° 24' 35" N. 8° 48' 00" E.
(Kort Nr. 179 og 236.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 2062. Norge. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 40/1707, 52/1800 og 1801.**
(„Bekendtgørelse fra Fyrrethekoren“ Nr. 16, 17 og 19. Kristiania 1914.)
Til de i ovennævnte Efterretning angivne Pejlinger skal lægges 180°.
Helgelandsfæsa Fyr. Lysvinkel II viser hvidt Lys i Pejlinger fra 59° til 91° og ikke som tidligere antørt. 65° 13' 00" N. 11° 53' 50" E.
- 2063. Norge. Lofoten. Sundklakstrømmen. Skær afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 53/2825. Berlin 1914.)
I den N.-lige Del af *Sundklakstrømmen* er følgende Skær afmærket med Jernstænger: 1) 0,5 m Skæret c. 300 m ESE. for *Store Rodholmen*. c. 68° 17' 57" N. 14° 05' 16" E. 2) Det nedop overlydte Skær c. 150 m fra *Grundstadeset* ved Indløbet til *Linnstrandpollen*. c. 68° 16' 15" N. 14° 02' 18" E.
- 2064. Norge. Valsfjord. Hellems. Skær afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 53/2825. Berlin 1914.)
Søndre Skjoldholmfu 3,7 m (2 Fv.) Skær ved *Hellems* er afmærket med en Stæge.
Hellems: 63° 47' 14" N. 9° 37' E.
- 2065. Norge. Trondhjemsleden. Agdenes W. Skær afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 53/2824. Berlin 1914.)
Følgende Skær er afmærket med Jernstænger: 1) NW.-Kanten af *Reisaskjæret* W. for *Kværnbugeten*. *Koiser*: c. 63° 37' 12" N. 9° 36' 16" E. 2) 1,2 m (4 Fod) Skæret c. 200 m NE. for den E.-lige Jernstang paa *Heggagdalen* i *Kværnbugeten*. c. 63° 37' 15" N. 9° 39' E. 3) *Ystholmskjæret* c. 150 m NW. for *Ystholmen* ved *Kværnbugeten*. *Ystholmen*: 63° 38' N. 9° 41' E. 4) *Melholmfua* c. 50 m N. for *Vestre Valsesholmen*. c. 63° 38' 22" N. 9° 41' 17" E. 5) *Hogholfbuca*, et ikke kortlagt Skær, c. 100 m SW. for *Østre Valsesholmen*, der ligger paa c. 63° 38' 14" N. 9° 42' 11" E. 6) NW.-Kanten af det tørre af *Folkenborgskjæret* N. for *Østre Valsesholmen*.
- 2066. Norge. Kytholmen Fyr NW. Eggelluene. Skær afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 53/2823. Berlin 1914.)
NW.-Kanten af *Eggelluene* med 7,5 m (4 Fv.) og 11 m (6 Fv.) Skærene c. 0,8 Sm NW. for *Kytholmen* Fyr, er afmærket med en Stæge. Fyret: 63° 01' 25" N. 14° 35" E.
- 2067. Norge Bjørnsund. Buddyb. Station. Skær afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 53/2822. Berlin 1914.)
NE.-Kanten af *Stafuøen* 7,6 m (4 Fv.) Skær NE. for *Bjørnsund*, er afmærket med en Stæge. *Bjørnsund* Fyr: 62° 53' 45" N. 6° 49' 25" E.
- 2068. Tyskland. Ems Munding NW. Vrag.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 54/2839. Berlin 1914.)

- 2069. Belgien. Wandelaar Fyrskib W. Vrag.**
(„Bericht aan Zeeverantouwd“ Nr. 245/2249. s-Gravenhage 1914.)
Vraget af Damperen *Ardmournd* med to Masten over Vandet ligger 4 Sm 260° (missv. W. 1/4 N.) fra *Wandelaar* Fyrskib. c. 51° 21' 15" N. 2° 53' 16" E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 2070. Irland E.-Kyst. Money Weights Banke. Dybde affaget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1004. London 1914.)
Dybden paa *Money Weights* Banke er affaget betydeligt. Banken dannes nu en Fortsættelse af *Blackwater* Banke. Den N.-lige Ende af Bankernes 3,6 m (2 Fv.) Kurve ligger nu paa c. 52° 30' N. 6° 10' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2071. Frankrig. Gironde. Tønder Flyttø.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 111. Rochefort 1914.)
Paa Grund af Forandringer ved *Banc du Chevrier* er Spirtønde *SE. du Chevrier No. 4* flyttet til 45° 32' 05" N. 1° 09' 59" W. og Spirtønde *Roche du Gros Terrier No. 1* 5 til 45° 33' 30" N. 1° 08' 08" W.
- 2072. Newfoundland SE.-Kyst. Bearcove Punt. Fyr tændt. Taagesignal gives.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 96/317. Ottawa 1914.)
Bearcove Point hvide Fyr med En-Formørkelser hver 5 s. er tændt. Taagesignal gives med Horn. Tre-Stød hver 1 m. 30 s. 46° 56' 20" N. 52° 53' 10" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/1813. København 1914.)
- 2073. Nova Scotia S.-Kyst. Sheet Harbour. Watt Point. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 97/320. Ottawa 1914.)
Paa *Watt Point* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvilde: 9 Sm. 44° 53' 48" N. 62° 28' 54" W.
- 2074. Nova Scotia S.-Kyst. Liverpool Bugt. Coffin Island. Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 97/319. Ottawa 1914.)
Det hvide, faste, midlertidige Fyr paa S.-Pynthen af *Coffin Island* er slukket, og der er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 7 s. I Halvdelen af Tidrummet eller 3 1/2 s., vil Lyset være fuldstændig formørket; i den anden Halvdel af Tidrummet vil Fyret stadig vise et svagere Lys, gennem hvilket de stærkere Lyn vil vise sig. Flammens Højde: 18 m. Synsvilde: 13 Sm. 17 m højt Taarn. 44° 01' 57" N. 64° 37' 33" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1405. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2075. Panama. Panama-Kanalen. Oplysninger.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 97/21. Rochefort 1914.)
For at undgå Fildspilde bør Skibe, som vil passere gennem *Panama-Kanalen*, i Forvejen forsynes sig med et Maalebrev efter de for Kanalen gældende Maalegter. Fremmede Skibe kan blive maalt i deres Hjemstavn, i *New York* og sandsynligvis i flere andre store *amerikanske* Havne. I hvert Tilfælde forbeholder Kanalmyndighederne sig Ret til at kontrollere og eventuelt korrigere Maalingen.
Skibene bør i Forvejen skrive til Kanalens Toldkontor for at få en Kopi af Bestemmelserne vedrørende Toldafgifterne.
Fr. Tønde... 00 000' N 700 000' W

0.10 pr. Ton i Følge Bilag Nr. 1. Hunter & Craig's Regning over Havneafgifter efter Specifikation i Følge Bilag Nr. 2: £ 6.12.10. Lods til Dokken i Følge Bilag Nr. 3: £ 1.10.0. Den 27. Januar: Dokken Regning efter Akkord i Følge Bilag Nr. 4: £ 19.0.0. Blakey & Comp's Regning over Reparationer ved Maskinen i Følge Bilag Nr. 5: £ 6.2.0. 70 Tons Bunkerul à 6/6 i Følge Bilag Nr. 6: Fersk Fisk, Brød og Mælk i Følge Bilag Nr. 7: £ 2.18.10. Gummipakning i Følge Bilag Nr. 8: £ 3.16.2. Den 28. Januar: Regning paa Drikkevand i Følge Bilag Nr. 9: £ 1.8.0. Rekvisiter til Maskinen i Følge Bilag Nr. 10: £ 1.2.0. Lægeregning og Medicin i Følge Bilag Nr. 11: £ 2.8.2. Skibshandlerens Regning over Proviant i Følge Bilag Nr. 12: £ 12.10.8. Sammes Regning over Rekvisiter til Dækket i Følge Bilag Nr. 13: £ 3.16.0. Slagterregning i Følge Bilag Nr. 14: £ 3.8.6. Diverse Smaaling til Dækket: £ 0.18.0. Den 29. Januar: Hunter & Craig's Regning over udgaaende Havneafgifter i Følge Bilag Nr. 15: £ 17.12.0. Sammes Regning over Befragtningskurlage 5 pCt. af Kulfragten i Følge Bilag Nr. 16. For udgaaende Lods i Følge Bilag Nr. 17: £ 3.9.0. Assurance 3 pCt. af Fragtforskuud i Følge Bilag Nr. 18. Telegrammer £ 1.8.0. Porto £ 0.16.0. Den 31. Januar: Kaptajnen udbetaler Mandskabet Rest paa Hyre fra forrige Regnskab samt Maanedshyre for Januar 1914:

1. Styrmand A. Berendtsen	henholdsvis	80 Kr.	og	120 Kr.
2. — C. Nielsen	—	55	, ,	80
Baadsmænd O. Larsen	—	40	, ,	65
Letmatros K. Petersen	—	30	, ,	55
— A. Hansen	—	30	, ,	50
Ungmand P. Madsen	—	20	, ,	40
— C. Sørensen	—	20	, ,	35
Skibsdreng A. Møller	—	15	, ,	25
Skibskok P. Christensen	—	40	, ,	70
Messedreng H. Jensen	—	15	, ,	25
1. Maskinm. P. Lykkeberg	—	120	, ,	180
2. — A. Sandved	—	60	, ,	110
Fyrbøder O. Hassing	—	45	, ,	65
— G. Duseberg	—	40	, ,	60
Kullømp L. Bruun	—	20	, ,	35

Disse Udbetalinger af Hyre føres paa de respektive Konti i »Kontobogen for Mandskabet«, hvoraf et Udtag vedlægges Regnskabet som Bilag Nr. 19. Kaptajnens Hyre er 120 Kr. pr. Maaned samt 3 pCt. Kaplak. Han hæver sin Hyre for Januar 1914 i Følge Bilag Nr. 20 samt Kaplak af Kulfragten i Følge Bilag Nr. 21, hvilke to Beløb han fører paa sin egen Konto som findes i »Kontobog for Mandskabet«.

Kaptajnen hjemsender til Rederiet en Anvisning, betalbar Kjøbenhavn, stor Kr. 1,448,00, Kurs 18,10, medens han til Debet paa egen Konto fører det Beløb, som han har tilbage af Fragtforskuudet, efter at de her nævnte Udbetalinger er præsteret og bogført samtidig med det modtagne Fragtforskuud i den fælles »Kasse- og Afregningsbog«.

Kaptajnen afslutter nu Regnskabet, hvoraf han lager en nøjagtig og ligelydende Afskrift, som han i dateret og underskrevet Stand sammen med de i Regnskabet nævnte Bilag sender hjem til Rederiet, idet han samtidig i Brev adviserer Rederiet om den sendte Remisse samt meddeler det, at han i Dag, den 1. Februar 1914, er sejlklar til Neapel.

S/S »Danmark« ankom til Neapel den 14. Februar og begyndte Udlosningen af sin Kulladning. Den 17. Februar: A. Lacone, Neapel udbetaler Kaptajnen Rest af Kulfragten. Kurs Lire 25,30 = 1 £.

I Neapel har Kaptajnen følgende Udgifter: Den 18. Februar: Udlosning af Kullasten 2,800 Tons à Lire 1,10 i Følge Bilag Nr. 1. Leje af Losningsredskaber i Følge Bilag Nr. 2: Lire 300,00. Vejning af Lasten i

Følge Bilag Nr. 3: Lire 500,00. Den 19. Februar: Klarering i Følge Bilag Nr. 4: Lire 146,00. Lods ind og ud i Følge Bilag Nr. 5: Lire 180,00. Tonnageafgift: Lire 1,00 pr. Register Ton i Følge Bilag Nr. 6. Dansk Konsulatgebyr i Følge Bilag Nr. 7: Lire 140,00. Den 20. Februar: Toldbodformaliteter i Følge Bilag Nr. 8: Lire 36,50, Gratificationer: Told- og Sanitetsopsyn: Lire 20,00. Lodsene Lire 10,00. Tolken Lire 12,00. Sundhedspas i Følge Bilag Nr. 9: Lire 8,00. Telegrammer, Porto og Smaaafgifter: Lire 30,20. Den 21. Februar: Nattevagt, Baadleje etc. i Følge Bilag Nr. 10: Lire 80,00. Vand til Kedlen i Følge Bilag Nr. 11: Lire 150,00, og Vand til Skibets Proviantering i Følge samme Bilag: Lire 100,00. Apotekerverer i Følge Bilag Nr. 12: Lire 40,20. Rekvisiter til Dækket i Følge Bilag Nr. 13: Lire 80,60. Rekvisiter til Maskinen i Følge Bilag Nr. 14: Lire 120,00. Provianthandlerens Regning Bilag Nr. 15: Lire 198,20. Den 22. Februar: Kaptajnen hjemsender til Rederiet en Anvisning, betalbar Kjøbenhavn paa Kroner 1,944,00, Kurs 0,72 = 1 Lire, medens han til Debet paa egen Konto fører det Beløb, han endnu har tilbage af den modtagne Rest-Fragt. Regnskabet for Neapel føres og afsluttes paa samme Maade som Newcastle-Regnskabet og samtidig med at Kaptajnen sender Rederiet Afskrift af Regnskabet for Neapel, adviserer han Rederiet om den sendte Remisse og meddeler det, at han i Dag, den 23. Februar 1914, er klar til at afgaa i Ballast til Trapani, samt hvornaar antagelig Afgangen derfra kan finde Sted.

I Trapani skal »Danmark« i Følge tidligere Bestemmelse indtage en Ladning Salt for dermed at gaa til Gibraltar for Ordre.

(Fortsættes.)

Finanslovforslaget 1915—1916.

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansiåret fra 1. April 1915 til 31. Marts 1916 udsættes nedenstaaende Udtag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende:

§ 16. Handelsministeriet.

A. Ordentlige Udgifter.

I. Centralbestyrelsen.

A. Ministeriets Embedsmænd:	Kr.	Kr.
1. Lønninger:		
a. Embeds- og Bestillingsmænd	Kr. 38,625.00	
b. Ekspeditionssekretærhonorarer	1,800.00	
Herunder 600 Kr. til den tjenstgørende Ministersekretær.		
c. Medhjælp (anslaet)	1,900.00	
		42,325.00
2. Ministerielle og Kontorholdsudgifter.		31,000.00
Herunder Honorar 200 Kr.		
3. Til Bestridelse af Udgifter ved Rejser i Ulandet, foretagne af Tjenestemænd, ansatte under Handelsministeriet (anslaet)	2,000.00	
		75,325.00
B. Understøttelser under Handelsministeriet:		
1. Det faste Beløb	1,000.00	
2. Det midlertidige Beløb	2,270.00	
		3,270.00
Ialt		78,595.00

III. Foranstaltninger vedrørende Søværnet.

A. Navigationsværnet:	Kr.
1. Eksamenkommissionen (anslaet):	
a. Lønninger:	Kr.
1. Navigationsdirektøren	6,800.00
2. Honorarer til Meddommere	4,500.00
b. Dagpenge og Rejsendgifter	5,500.00
c. Andre Udgifter	1,500.00
Herunder Honorar 300 Kr.	
	18,300.00

Middelhavet. Ertz 5/3 Livorno/West Hartlepool (3,600), 5/9 La Goulette/Glasgow (4,000), 4/ Algier/Cardiff (4,500). Salt Torrevicja 18/Monte Video o Boca (5,500). Ertz Bilbao 4/1½ à 4/3 Newport, 4/3 Glasgow, 4/6 Middelbro (3,300). Huelva/Boson (Mass.) 8/ Tinto terms (4,400).

Nordamerika. Planker fra Bay of Foundy 50/ U. K., Oktober. Korn New York, Filadelfia eller Baltimore 2/9 Antwerpen (Havreladning), 4/9 à 5/ (tungt Korn) Skandinavien, prompt. Baltimore 3/3 Genua (Havreladning), prompt. Paa »net Form« fra Galveston 10/3 à 10/9 udsøgt Havn U. K., 11/3 à 11/9 Le Havre, Oktober. Kul Virginia 13/4½ à 13/6 Brindisi eller Taranto, Oktober. Timecharter 4/ Dødvægt for Vestindiefart (c. fire Maaneder) Levering og Tilbagelevering nordlig U. S. Havn.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 21/ à 21/6 U. K., 6 d. mindre, direkte Havn, prompt, 18/6 (ingen Reduktion) pr. 10. November—10. December. — Buenos Aires eller La Plata 18/6 U. K., 6 d. mindre direkte Havn, Frankrig 1/ ekstra. Middelhavet yderligere 1/ ekstra, prompt.

Østersøen. For Kortprops 55/ fra Finland (middle Zone) til Østkyst Kulhavn, men det lader til at være forbundet med store Vanskeligheder og Ophold at gaa derop. Faktisk er det af de finske Myndigheder bleven forbudt en Række Dampere at komme ind til deres Lastepladser, og Skibene maatte gaa til Sverige eller Raumo for at afvente nærmere Ordre. Opbringninger af tyske Krigsskibe i Østersøen hører nu ogsaa til Dagens Orden. Fra Sverige er betalt for skaaren Last 30/ Geste/London (950 Stds.), 40/ Sundsvall/Liverpool (700), 32/6 London (725), 35/ Piteå og Skellefteå/Hull (400).

Kulfragterne. Fra Østkysten omkring 7/ dansk Havn for c. 2,000 Tons Baade, c. 7/9 Geste (2,750), 6/10½ Østnorge (1,600), 8/6 Ghent eller Antwerpen (500—600), 7/ Dunkerque eller Le Havre (2,300), 7/6 Rouen (1,400), 9/6 à 9/10½ Genua eller Savona (5,400), 11/ Mentone (2,500), 8/6 Las Palmas (3,000). Fra Cardiff eller Newport 7/10½ Ghent (3,500), 7/6 Rouen (2,000), Fres. 6,50 Bordeaux (3,200), 6/6 Lissabon (3,200), 9/ Barcelona (4,000), Fres. 9,50 Marseille (4,000), 7/9 Genua (6,000), 9/ Cagliari (4,000), 7/9 Port Said (6,300), 12/3 à 13/ Rio Janeiro, 12/ River Plate, 12/6 Zarate (3,800).

Skrevet den 13. Oktober 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe ligger Forretning vedblivende stille. Lübeck noterer nu alter nogle Sallaster bl. a. til Falkenberg 6½ M., Waldemarsvik 10 M., men at lade fra Kalmer, som ventes henimod Slutningen af Maaneden. Stettin slutter Kul til Danmark 5¼ M., og for Cement Wölgast—Kjøbenhavn 1¼ M. pr. Fad. Sverige er fuldstændig uforandret, og med Hensyn til Danmark er Provinserne lige stille, dog sluttet enkelte Byglaster til Kjøbenhavn og Tuborg 14 à 15 Øre. Kjøbenhavn, som er uforandret rolig, sluttet Soyakager til Jylland til Minimalrate og Solsikkekager til Nykjøbing F. 16 Øre.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Fragt- og Passagerdampere »Moskov«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibsselskab for Libau—Hull Ruten, foretoges den 10. 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 285' langt i Dækket, 40' 5" bredt og 28' 2" dybt. Maskinen er Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 1,500 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne er udstyret med Wilh. Schmidts Overhedere.

Da Skibet foreløbig, paa Grund af de herskende Krigsforhold, ikke vil blive indsat i sin Rute, gik det tilbage til Helsingør for at afvente nærmere Bestemmelse

Med Dieselmotorskibet »Tongking«, bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri for Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni, afholdtes den 7. ds. en vellykket Provetur i Sundet.

Skibets Dimensioner er: 410' × 55' × 38' 6" til Shelterdæk, Bæreevne c. 9,300 Tons. D. W., Displacement c. 13,300 Tons og den samlede Hestekraft for de to store Hoveddiesel-Motorer c. 3,300 I. H. K.

»Tongking« er et Søsterskib til det for kort Tid siden afleverede Dieselmotorskib »Malakka«, og det syvende i Rækken af de Dieselmotorskibe, som Burmeister & Wain har bygget til Det østasiatiske Kompagni. Det er et Lastskib, men har dog hyggelige og komfortable Passagerbekvemmeligheder for et mindre Antal første Klasses Passagerer. Til Passagerkammerne hører Baderum med Koldt- og Varmvandsledninger. Styremaskine, alle Spil, Løsehomme etc. drives ved Elektricitet, og elektrisk Lys findes overalt.

Efter tilendobragt Provetur overtoges Skibet af Det østasiatiske Kompagni.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkeberg, ank. Burntisland 8./10. — Johan Siem, Witteknamp, ank. Korsør 12./10. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Burntisland 10./10. til Esbjerg. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 29./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Blyth 27./9. til Mobile. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Hernösand 7./10. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Pugwash 1./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Preston 1./10. til Savannah. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 7./10. til Belfast. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Londonderry 1./10. — Nowa, Dahl, ank. Portishead 6./10.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Blyth 10./10. — Gulfaxe, Petersen, ank. Boness 7./10. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Kjøbenhavn 9./10. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Nyborg 11./10.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Solvesborg 10./10. — Enigheden, Jensen, ank. Sundsvall 10./10.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja afg. Korsør 10./10.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk, ank. Göteborg 11./10. — Anna Mærsk ank. Arehangel 5./10. — Arnold Mærsk afg. Norfolk 10./10. — Chassie Mærsk ank. Blyth 12./10. — Eleonora Mærsk afg. Ardrossau 9./10. — Hulda Mærsk ank. Korsør 12./10. — Laura Mærsk afg. Bermuda 9./10. — Lexa Mærsk ank. Helsingborg 10./10. — Peter Mærsk ank. Huelva 1./10. — Sally Mærsk afg. Sulina 24./9.

Det østasiatiske Kompagni. Tongking ank. Göteborg 11./10. udg. — Bandon afg. Kristiania 3./10. udg. — Fiona ank. Bangkok 11./10. udg. — Malakka pass. Gibraltar 4./10. udg. — Tranquebar ank. Middlesbro 12./10. udg. — Arabien afg. Moji 9./10. udg. — Bintang ank. Portland 5./10. udg. — Cathay afg. Glasgow 3./10. udg. — Kina afg. Cardiff 7./10. udg. — Annam afg. Göteborg 10./10. udg. — Transvaal ank. Hull 2./10. hjemg. — Samui ank. New York 28./9. hjemg. — Rhodessia afg. Port Louis 28./9. hjemg. — Siam afg. Khagemiff 27./9. hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 27./9. — Indien afg. Singapore 25./9. hjemg. — Solandia afg. Singapore 25./9. hjemg. — Natal afg. Tacoma 30./9. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Kjøbenhavn 12./10.

Vesterhavet. Valborg, Jepsen, afg. Stockholm 13./10. til Hernösand. — Mario, Nielsen, afg. Söderhamn 13./10. til Valencia. — Bodil, Winslow, ank. London 12./10. — Norma, Døgn, pass. Helsingør 12./10. — Thyra, Lund, ank. Newcastle 12./10. — Polly, Matbiasen, ank. Uddevalla 12./10. — Karla, Nielsen, pass. Ardrossau 12./10. for Sevilla. — Stella, Schiff, ank. Kjøbenhavn 12./10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Hernösand 11./10. — Nexos, Basso, ank. Malmö 11./10. — Rigmor, Uldall, afg. Glasgow 10./10. til Larache. — Olga, Christensen, afg. Ystad 10./10. til Torneå. — Ulla, Hansen, ank. Hull 10./11. — Fylla, Brinch, ank. Hull 10./10. — Laura, Thøgersen, afg. Aarhus 10./10. til Middlesbro. — Gerda, Rasmussen, afg. Seaham 10./10. til Karlshamn. — Hebe, Gregersen, ank. Grimsby 9./10. — Anna, Jessen, afg. Kalmar 9./10. til Jacobstad. — Nordsoen, Nielsen, ank. Hernösand 9./10. — Yrsa, Larsen, afg. Malmö 8./10. til Torneå. — Dagmar,

Sorensen, afg. Ardrossan 8./10. til Aarhus. — Nancy, Pedersen, pass. Gibraltar 7./10. for Hull. — Cito, Toft, ank. Ronne 8./10. — Nora, Lauritsen, ank. Valencia 6./10. — Inger, Skou, ank. Halmstad 6./10.

Dania. Ely, Lorentzen, ank. Swansea 10./10. — Nelly, Clausen, pass. Dunnet Head 11./10. for Aviles. — Lilly, Bang, pass. Helsingør 13./10. for Aberdeen. — Alexy, Sorensen, pass. Helsingør 8./10. for Ipswich. — Dagny, Clausen, afg. Stockholm 13./10. til Piteå. — Mary, Duhn, pass. Helsingør 8./10. for Hayle.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Savona 13./10. — Martha, Christensen, afg. Grimsby 13./10. — Elna, Rathje, ank. Hernösand 8./10. — Therese, Pedersen, ank. Genua 10./10. — Harriet, Larsen, ank. Hörnefos 9./10. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 5./10. — Simone, Olesen, ank. Swansea 10./10. — Jeanne, Olsen, afg. Grimsby 10./10. — Vera, Riso, ank. Patros 8./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Sundsvall 10./10. — Annine, Leth, afg. Trelleborg 12./10. — Betty, Lagesen, ank. Toulon 1./10. — **Brix Hansen & Co.** John, Mathiasen, afg. Burntisland 10./10. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Svendborg 14./10. — Nordpol, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 5./10. — Fanny, Nielsen, ank. Göteborg 6./10.

Orion. Orion, Hansen, pass. Södingen 13./10.

Sejlskibe.

Ero. Marry, Andersen, ank. Kjøbenhavn 6./10. — Mars, Olsen, ank. Aalborg 7./10. — Margrethe, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 5./10. — Emma, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 9./10. — Niels, Christensen, ank. Swansea 6./10. — Christian, Fabricius, ank. Svinemünde 8./10. — Pampa, Thorsteinson, ank. Landskrona 8./10. — Atlantic, Rasmussen, afg. Boness 8./10. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. St. Carlos Bar 10./10. — Christine, Rasmussen, ank. Wismar 10./10. — Sophio, Molleman, ank. Wismar 9./10. — Willi, Knudsen, ank. Killrush 9./10. — Haabet, Petersen, ank. Søby 10./10. — Skandia, Fabricius, ank. Nysted 9./10. — Ellen, Nielsen, ank. Dunkerque 10./10. — Phoenix, Christensen, ank. Leiths Red 10./10. — Bien, Petersen, ank. Aalborg 10./10. — Pampa, Svendsen, ank. Wismar 10./10. — Neptun, Skals, ank. Wismar 15./10. — Ophelia, Clausen, afg. Wismar 10./10. — Merkus, Christensen, ank. West Wemyss 11./10. — Skirner, Rasmussen, ank. Odense 11./10. — Catrine, Boye, ank. Drobak 11./10. — Aecia, Jensen, pass. Aalborg 11./10. — R. t. Nykjøbing M. — Johanne, Jørgensen, ank. Horten 11./10. — Valkyrien, Wober, ank. Dysart Red 12./10. — Saturn, Nielsen, ank. Gibraltar 11./10. — Caroline, Christensen, ank. Gibraltar 10./10. — Poseidon, Rasmussen, ank. West Wemyss 10./10.

Svendborg. Ragnhild, Wilde, ank. Lübeck 5./10. — Venus, Hansen, ank. Dysart 6./10. — Libra, Hansen, pass. Helsingør 6./10. — Fylla, Hansen, ank. Thuro 6./10. — Helge, Nielsen, ank. Eroskjøbing 10./10. — Mercur, Lund, ank. Troense 10./10. — Alma, Hansen, ank. Thuro 10./10. — Libra, Hansen, ank. Thuro 10./10. — Emanuel, Hansen, ank. Sandnees 12./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Nyborg 10./10. — Flora, Sorensen, ank. Limhamn 8./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Nykjøbing 7./10. — Triton, Jensen, ank. Troense 7./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. Oktober 1914. — Sø- og Handelsretsd. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1913. (Sluttet.) — Regnskabsførelse i Skibe. — Finanslovsforslaget 1915—1916. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibs-etterretninger. — Efterretninger for Søfarende.



„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faaes hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

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

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. „Danskolloyd“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnor 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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,050.
Tegnor Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kriestisnagade 1^o. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn
tegnor Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“. Central 256 og 10756.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensens, Nyhavn 13. Telf. 6401.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands — Tlf. 27 og 427, Natl. 427 — Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

M. Clausen, København N.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Stevrens 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. Redningsbæltter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9446.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemnar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgi(vare)öreningen.

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.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7888. Nat-Telefon i Havarilillefælde 7900.

Telefon: 200.

ASSENS.

Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing.

Telegr.-Adr.: „Møgløren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvadede Klædeløser.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommisjoner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

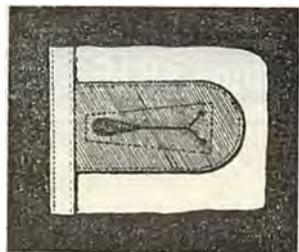
Gent, Belgien

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Telefon 5430. SKIBE Telegr.-Adr.: „Frørløse“.

Køb og Salg samt Kontrahering af

Damp-, Sejl-

og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Købersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og nøjagtigt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872),

anbefaler sig med Levering

af alle Slags Baade.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159

Havnegade 28, Aarhus

Al Slags

Proviant og Skibsrekvisitter

Billigste Priser. Reel Betjening.

ZOOL. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Slagterforretningen „JOMSBORG“

AARHUS, vis a vis Rullebroen.

Alt Kød og Deikateseaner til

Skibsproviantering.

Hurtig og reel Betjening.

M. P. Jørgensen. Slagtermester.

Nærmeste Slagterfore. ved Havnen.

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

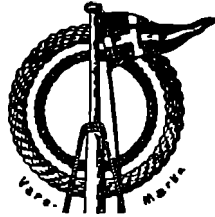
SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER 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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

fraa kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en & to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen modtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 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. 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.
Auden 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

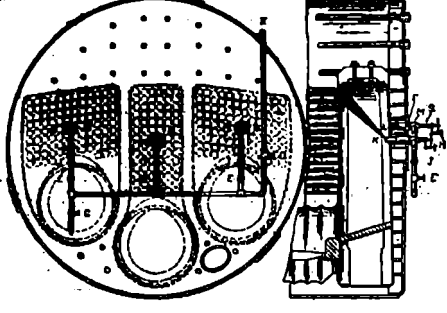
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Oktober 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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 europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez.</p>	<p>Compositioner— Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5801 • Leverandør til Statsbanerne •</p>
---------------------------------	--	---	--

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

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

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“.

BLOM & Co., NORRKÖPING.
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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

TUX-HAM RAAOLIE-MARINE-MOTORER
MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER etc.
Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1812 & 1813 **GULDMEDEILLE** 1812 & 1813
TUXHAM --- MASKINFABRIK --- KJØBENHAVN, VALBY

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

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.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus for betarne Sø-
mænd, Kokke og Begyndere
fra 1. Novbr., som sædvanlig
35 Kr. maanedlig. Nærmere
ved Henvendelse.

VILH. RASCH,
Førstunder.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Kjøbenhavns Skipperforening.

Kaptajn Johan C. F. Breiningers og Hustrus Fru Emma
Breiningers Legat.

Af dette Legat til trængende Medlemmer af Kjøben-
havns Skipperforening, saadannes Enker og ugifte Døtre
bliver tre Portioner ledige til December Termin d. A.

Skemata til ovennævnte Legat kan afhentes paa For-
eningens Kontor, Holmens Kanal 18, fra Kl. 12—2 daglig og
maa udfyldte indleveres senest den 12. November d. A.

P. B. V.

Jacob Møller.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.



OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vesterangade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Kjøbenhavn, den 22. Oktober 1914.

Handelsministeriet meddeler:

Ind- og Udførelsen af Varer til Storbritannien og Irland. I Henhold til Indberetning fra den kgl. Gesandt i London, er der den 9. ds. blevet udstedt en britisk Forordning, i Folge hvilken der for alle Varer, der indføres til Storbritannien og Irland fra Havne i neutrale evropæiske Stater eller udføres fra Storbritannien og Irland til saadanne Havne, skal forelægges det britiske Toldvæsen henholdsvis Oprindescertifikater og Erklæringer om Varernes endelige Bestemmelsessted.

Foreløbig vil der dog ikke blive forlangt Oprindescertificater for Levnedsmidler, og for Danmarks Vedkommende vil saadanne Certificater kun blive forlangt, hvor det drejer sig om Eksport til Storbritannien og Irland fra Havne, hvor der er ansat britiske Konsularembetsmænd.

Alle Varer, der ikke er ledsaget af Certificater, vil blive tilbageholdt af det britiske Toldvæsen, og der vil ikke blive givet Tilladelse til Udførsel af Varer fra Storbritannien og Irland, medmindre de er ledsaget af tilbørlig Erklæring om Varernes endelige Bestemmelse.

Undtagne fra disse Bestemmelser er:

- 1) Varer, der indføres til eller udføres fra Storbritannien og Irland i Henhold til speciel Tilladelse (licence).
- 2) Varer, der er afskibet til Storbritannien og Irland den 19. Oktober eller tidligere.
- 3) Varer, for hvilke Eksport-Opgivelser til det britiske Toldvæsen er blevet godkendt inden den 9. Oktober.

De danske Havne, i hvilke der for Tiden er ansat britiske Konsularembetsmænd er følgende:

Kjøbenhavn, Aalborg, Aarhus, Bandholm, Esbjerg, Fredericia, Frederikshavn, Helsingør, Horsens, Kastrup, Kolding, Korsør, Lemvig, Nyborg, Odense, Randers, Rønne, Svendborg og Thisted.

Fra Direktionen for Sømandsstiftelsen »Bombebøssens« har vi modtaget Beretning om »Bombebøssens« Virksomhed i Aaret 1913. Stiftelsen har virket som sædvanlig ved, i Overensstemmelse med Fundatsen, at give Fribolig, Varme og Belysning samt om fornødent Lægehjælp og Medicin til samtlige Beboere, bestaaende af 10 gamle Sømænd med Hustru og 32 enlige, gamle Sømænd. Blandt disse sidste har to den høje Alder af over 90 Aar, og to andre er over 80 Aar. Af de ugifte Beboere erhoder adskillige fri Vask, særlig trængende en Del Klæder.

I fire Maaneder af Aarets Begyndelse og desuden fra Midten af November til Aarets Udgang er samtlige Beboere bleven bespist af Stiftelsen. Middagsmaden erholdes fra Skoleskibet for Skibskokke, medens Morgen- og Aftensmaaltidet leveres i Stiftelsen.

Til Bespisningen er medgaaet omtrent 10,948 Kr. og til Klæder 399 Kr.

Sygeplejen har kostet 442 Kr.

Gudstjeneste og Allergang er gentagne Gange afholdt i Stiftelsen.

Udgiften ved afdøde Beboeres Begravelse andrager 209 Kr.

Forskellige Beboere har i Henhold til Legatbestemmelser modtaget ialt 580 Kr.

Som Huslejhjælp til fem Enker, der som gifte har haft Bopæl i Stiftelsen, er der tillagt hver 100 Kr., ialt 500 Kr., hvoraf 205 Kr. er udredet af Stiftelsens almindelige Midler; Resten af dens Legater. Til to Enker efter

Inspektorer i Stiftelsen er udbetalt i Understøttelse ialt 400 Kr.

Efter testamentarisk Bestemmelse er udbetalt til en Legatar, Stiftelsen uvedkommende, 160 Kr.

Til Bladhold er anvendt omtrent 50 Kr.

Af særlige Legater, tillagt Stiftelsen, er udredet følgende Understøttelser: Til sjællandske Fiskere 225 Kr.; til gamle Sømænd 1,288 Kr.; til Sømænds Efterladte 1,860 Kr.; til andre Trængende 1,000 Kr., i alt 4,373 Kr. Ligeledes er af særlige Legater i Henhold til testamentariske Bestemmelser udredet til to Legatarer, Stiftelsen uvedkommende, tilsammen 470 Kr. Til en Skovtur, Julegaver m. m. til Beboerne er medgaaet i alt omtrent 448 Kr.

Det bemærkes, at samtlige Legatbestemmelser er nøje overholdt.

Det ses af ovenstaaende Beretning, at den gamle Sømandsstiftelse, der nu snart i et Hundrede Aar har virket til Trøst og Glæde for Hundreder og atter Hundreder gamle Søfolk, hvoraf mange tilmed har haft den Lykke at kunne bo i »Bombebøssen« sammen med deres Hustru, fremdeles, fornemlig takket være Godgørelighed og Velvilje fra mange ædle Givere, kan opfylde sit Hovedformaal: at give Fribolig, Varme og Belysning til saa mange gamle Søfolk som muligt. De øvrige Goder, saasom Bespisning m. m., kan derimod kun ydes i mindre udstrakt Grad, da tilstrækkelige Midler ikke haves. Dog vil der forhaabentlig ogsaa i Tidens Løb kunne raades Bod herpaa: thi godgørende Medborgere vil sikkert, som i de mange svundne Aar, fremdeles vise Velvilje overfor »Bombebøssen«.

Alvorlig Kollision mellem to Dampere. I Nærheden af Galtholmen Fyr ved Stockholm er der den 20de ds. Kl. 10 Aften er sket en alvorlig Kollision mellem to Dampere, idet Helsingborg-Dampere »Mimosa« under Indsejlingen til Stockholm paasejlede Sveabolagets Dampere »Svitlhiod«. Efter Sammenstødet satte »Mimosa« fuld Fart fremad, hvorved det lykkedes den at holde sin Stævn i Hullet i »Svitlhiod«s Bagbordsside saa længe, at Besætningen kunde springe over paa »Mimosa«. »Svitlhiod« sank i Lobet af 5 Minutter. To Personer om Bord paa »Svitlhiod«, nemlig den kvindelige Kok og en Passager, som befandt sig nede i Kabytten, blev dog ikke reddet. »Svitlhiod« var en Passagerdampere, bygget 1873, og havde et Displacement af 720 Tons. (National Tid.)

De britiske Regler for Dækslast. The Baltic and White Sea Conference meddeler:

1) Hvorvel »Board of Trade« ikke vil skride ind imod Skibsførere, som ankommer til en Havn i U. K. med fuld Dækslast fra Østersø- eller Hvidehavshavne, inden den 15. November, maa det dog anbefales Skibsførerne, af Hensyn til det urolige Vejr, som nu kan ventes, at træffe passende Forholdsregler med Hensyn til Dækslastens Højde, da »Board of Trade«, hvis et Skib kommer ind til en britisk Havn i en saadan Tilstand at det er klart, at Føreren ikke har taget de nødvendige Forsigtighedshensyn, vil han blive draget til Ansvar for uforsvarlig Lastning.

2) Eksport af Træ fra Finland. Endskønt Eksport af Træ fra Finland til neutrale Lande, eller til Lande, som er allieret med Rusland, er tilladt, naar den foregaar i allierede eller neutrale Magters Skibe, saa skal Tilladelse hertil dog indhentes hos det kejserlige Senat i hvert enkelt Tilfælde. Ydermere skal der fore-

Regnskat

(1)

Kasse- og
S/S. „Danma

1914	Newcastle	Bilag Nr.	Kasseregnskab		Debet		Debet		Debet		Debet									
			Indtægter	Udgifter	Egentlige Skibs- udgifter	Befragtn. og Adresse- kommissi- on	Udgifter v. Losning og Ladning	Repara- og Ved- holde												
Januar	25	A. Lacone, Neapel. Forskud paa Kul- fragten. Lire 12,650, Kurs 25,30..	£	500	0	0														
	26	Indladning af Kullasten. 2,800 Tons à 0/10 pr. Ton	1		116	13	4			116	13	4								
		Hunter & Craig's Regning over Havne- afgifter efter Specifikation.....	2		6	12	10	6	12	10										
		Lods til Dokken.....	3		1	10	0	1	10	0										
	27	Dokkens Regning efter Akkord	4		19	0	0					19	0							
		Blakey & Co.'s Regning over Repara- tioner ved Maskinen	5		6	2	0					6	2							
		70 Tons Bunkerkul à 6/6	6		22	15	0													
		Fersk Fisk, Brød og Mælk.....	7		2	18	10													
		Gummipakning i Følge Regning.....	8		3	16	2													
	28	Regning over Drikkevand.....	9		1	8	0													
		Rekvisiter til Maskinen.....	10		1	2	0													
		Lægeregning og Medicin.....	11		2	8	2													
		Skibshandlerens Regning, Proviant	12		12	10	8													
		do. over Rekvisiter til Dækket	13		3	16	0													
		Slagterregning	14		3	8	6													
		Diverse Smaating til Dækket	—		0	18	0													
	29	Hunter & Craig's Regning over udgaa- ende Havneafgifter	15		17	12	0	17	12	0										
		Sammes Regning over Befragtningskur- tage 5 pCt. af Kulfragten £ 875.0.0	16		43	15	0		43	15	0									
		For udgaaende Lods	17		3	9	0	3	9	0										
		Assurance 3 pCt. af Fragtforskud £ 500	18		15	0	0													
		Telegrammer.....	—		1	8	0													
		Porto	—		0	16	0													
	31	Hyre til Mandskabet i Følge Uddrag af »Kontobog for Mandskabet».....	19		90	17	8													
		Min Hyre fra Januar 1910	20		6	12	7													
		Kaplak 3 pCt. af Kulfragten, £ 875.0.0	21		26	5	0													
		Sendt til Rederiet:																		
		Anvisning b/b Kjøbenhavn, Kr. 1.448	—		80	0	0													
		Overført til Debet egen Konto.....	—		9	5	3													
		£		500	0	0	500	0	0	29	3	10	43	15	0	116	13	4	25	2

Newcastle-Regnskabet.

	Rekapitulation	
	Debet	Kredit
Egentlige Skibsudgifter	£ 29	3 10
Befragtnings- og Adressekommission	» 43	15 0
Ladning og Losning	» 116	13 4
Reparation og Vedligeholdelse	» 25	2 0
Kul	» 22	15 0
Dæksrekvisiter	» 4	14 0
Maskinrekvisiter	» 4	18 2
Proviant	» 20	6 0
Hyre til Mandskabet	» 90	17 8
Assurance	» 15	0 0
Diverse Udgifter	» 4	12 2
Remisse til Rederiet	» 80	0 0
Egen Konto	» 42	2 10
Fragtforskud		£ 500 0 0
	£ 500 0 0	£ 500 0 0

Newcastle, den 31. Januar 1914.

F. C. Nielsen,
Fører af S/S. »Danmark«.

(Fortsætt)

Den første danske Damper gennem Panamakanalen til St. Thomas. De sidst ankomne Aviser fra Dansk Vestindien (de skriver sig fra Midten af September Maaned) fortæller, at St. Thomas Havn i de Dage fik Besøg af en kærkommen Gæst, nemlig den danske Damper »Transvaal«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni. Dampereen var kommen fra San Francisco og havde passeret Panamakanalen paa Vej til Evropa.

Paa Vejen anløb »Transvaal« altsaa St. Thomas, og var dermed den første Damper, som, kommende fra Pacifikkysten, viste Vejen til Evropa over den danske Ø med dens fremtidige Verdenhavn.

De dansk vestindiske Blade tager dette som et godt Varsel og udtaler Haabet om, at den danske Damper hurtigt maa blive efterfulgt af andre Dampere, som ser deres Fordel ved at lægge Vejen over St. Thomas.

Skibets Kaptajn berettede, at Passagen gennem Kanalen var forløben paa den bedste Maade.

I St. Thomas gaar Havnearbejdet forøvrigt sin støtte og solide Gang paa Vej mod det store Anlægs Fuldstændelse. (Berl. Tid.)

Losning i London. Firmaet T. G. Beatty & Son i London meddeler os, at der daglig ankommer Dampere dertil fra Østersøen, og at der i inlet Tilfælde har været Vanskeligheder ved at faa disse sikkert op til Dokken, Firmaet har ogsaa bragt i Erfaring, at Lodser, som er i Admiralitetets Tjeneste, er rede til at hjælpe Dampere op ad Themsen. Der vil ikke inden den 15. November blive skredet ind af »Board of Trade« imod Førere af Dampere, som ankommer fra russiske, norske eller svenske Havne med fuld Dækslast.

Ekspeditionen ved Losning i London er omtrent normal, og i Virkeligheden foregaar alt, hvad der staar i Forbindelse med Skibsfarten, paa sædvalig Maade, som før Krigens Udbrud.

Handelsministeriet meddeler:

Udførsel af Trælaster fra Finland. Det fremgaar af telegrafiske Indberetninger fra den danske Gesandt i Petrograd, at Generalguvernøren for Finland nu har udstedt en Bekendtgørelse, i Følge hvilken Dampskibe frit vil kunne afsejle fra de finske Havne i den botniske Bugt med Træladninger til England.

Den russiske Regering har den 17. d. M. offentliggjort en Bekendtgørelse, i Følge hvilken al Sejlad i Rigabugten og den finske Bugt er forbudt saavel for indgaende som for udgaende Skibe.

En Udvidelse af Kjøbenhavns Havn. I Havnebestyrelsens Møde den 16. ds. for lukkede Døre drøftede man Spørgsmaalet om en Udvidelse af Havnen mod Nord. Sagen, der endnu er paa et forberedende Stadium, blev sluttelig henvist til et Udvalg, hvori Borgmester Marstrand, Etatsraad Hammerich, Ingeniør Foss og Direktør Heilbuth har Sæde.

Jordskred i Panamakanalen. Til Reuters Bureau telegraferes den 15. ds. fra Panama: Der har i Culebra-Gennemskæringen fundet et alvorligt Jordskred Sted. Al Trafik i Kanalen er derved bleven afbrudt, og adskillige Skibe er ude af Stand til at gennemføre deres Passage.

I Følge senere Meddelelse er det dog hurtigt lykkedes at aabne en Gennemsejling.

Dødsfald. En af Marstals største Skibsredere, N. E. Schmidt, er den 14. ds. afgaaet ved Døden efter et langt Sygeleje. Afdøde har, siden han opgav Søen, drevet en betydelig Virksomhed som Skibsreder, saaledes at han ved sin Død var bestyrende Reder for 11 Skibe.

— Den danske Konsul i Göteborg, Direktør i Konfektionsaktieselskabet Wettergren & Co. J. F. S. Holm, er den 19. ds. afgaaet ved Døden. Den Afdøde var født 1846 og var Ridder af Dannebrog.

En Frihavn i Malmø. Byraadet i Malmø har den 10. ds. vedtaget et Forslag om Anlæg af en Fri- og Industrihavn til et Beløb af 4,954,000 Kr. Der vedtoges for indeværende Aar at bevilge 500,000 Kr. til de første Arbejder ved Anlægget.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Besejling af østerrikske og ungarske Handelshavne. I Henhold til Bekendtgørelse fra det østerriksk-ungarske Udenrigsministerium er paa Foranledning af de tvende Marinemyndigheder truffet følgende Indskrænkninger i Skibsfarten ved de østerrikske og ungarske Kyster:

1) Det tillades kun Handelsskibe at besejle de for Skibsfarten aabne østerrikske og ungarske Handelshavne ved Dag, d. v. s. i Tiden fra én Time efter Solopgang til én Time før Solnedgang. Desuden har Skibe, der agter at anløbe en østerriksk eller ungarsk Havn, rettidig at underrette vedkommende Havns Havnepoliti om Tidspunktet for deres Ankomst.

Fra disse Bestemmelser kan undtages Sejladen for de regelmæssige Linier, hvis Fartplan er anerkendt af en af de tvende Marinemyndigheder.

2) Skibsfarten ved Dalmatiens Fastlandskyst og Besejlingen af de ved samme beliggende Havne er forbudt indenfor Omraadet fra Spitze Rat: Øen Morters Sydøstende: til Spitze San Stefano ved Spalato.

International Konvention. Fra Handelsministeriet har vi modtaget Tekst og Oversættelse af International Konvention angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen, oversat og udgivet ved Handelsministeriets Foranstaltning. Konventionen er vedtaget og udfærdiget i London den 20. Januar d. A., af den internationale Konference, som da var samlet dér. Det er os bekendt, at flere Stater, deriblandt England og Norge, allerede har vedtaget de Love, der skal føre Konventionens Bestemmelser ud i Livet for deres Skibes Vedkommende.

Opbringelse kan muligvis undgaaes. De britiske Autoriteter anbefaler efter Forlydende neutrale Skibe paa Vej til Nord-Europa at anløbe engelske Havne, f. Eks. Kirkwall, for at blive visiteret, da de derved undgaar længere Tidsspilde.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Advarsel til Skibene. Det britiske Admiralitet advarer Handelsskibe imod at benytte nogensomhelst private Signaler ved Dag eller Nat, naar de nærmer sig

britiske Havne. Hvis de gør det, kan de udsætte sig for at blive beskudt.

Skoleskibet »Viking« er den 18. ds. afsejlet fra Savona til Trapani. Breve kan adresseres til: Dansk Konsul, Trapani, Sicilien.

Konsulatvæsnets. Den 19. September er ulønnet dansk Konsul i Padang H. D. Schlüter efter Ansøgning blevet afskediget i Naade fra det af ham beklædte Embede.

Den 22. Maj er T. W. Waters af Bluefields, Nicaragua, blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul dets.

Bekendtgørelse

om

Sundhedsforanstaltninger overfor New Orleans.

I Følge foreliggende Meddelelse maa New Orleans anses for pestsmittel.

I Henhold til § 12 i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12te April 1911 sættes derfor Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra New Orleans uden at have anløbet anden Havn i de nordamerikanske Fristater eller nogen Havn i Europa eller i de europæiske Besiddelser i Amerika, ligesom Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3 og 6—9, § 17, § 18 jfr § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse overfor smittede og mistænkte Skibe.

A. Med Hensyn til Pest 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 og 6—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22, dog at Observation og dagligt Lægeeftersyn tilsammen ikke kan vare mere end 5 Døgn fra Ankomstdagen for Fartøjer, der er hjemmehørende i de Lande, der har tiltraadt den i Paris den 17de Januar 1912 afsluttede internationale Sundhedskonvention, i Kraft overfor:

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

B. Med Hensyn til Kolera er herefter Bestemmelserne i Lovens §§ 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,
- 2) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft, hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Justitsministeriet, den 8de Oktober 1914.

ZATILE.

Chr. Lundbye.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har været rig paa Spænding, idet Opbringelser af neutrale Skibe i rigeligt Maal har fundet Sted, dels af Tyskerne, som tog trælastede Skibe ved Følsterbo, dels af Englænderne, som tog Skibe, kommende fra Amerika med Petroleum, Korn etc., bestemt til skandinaviske Lande. Blandt de opbragte Skibe er adskillige danske, men det ventes, at de snart vil blive frigivet. Hvad Fragterne angaar, da er de meget høje fra U. S. og Sydamerika til Skandinavien, idet der f. Eks. gentagne Gange er sluttet til 5/ pr. Qr. fra nordlig U. S. Havn og indtil 32/6 pr. Ton fra River Plate. Der er frendeles et godt Begær, men da de fleste Baade enten maa gaa ud i Ballast, hvilket ikke er rart paa denne Aarstid, navnlig ikke for mindre Baade i det nordlige Atlanterhav, eller de faar en meget lav Udfragt, bliver Forretningen ikke slet saa glimrende som den maaske ved første Øjekast ser ud til. Ad Middelhavet til er Kulfragterne igen lidt bedre, men Returnarkedet er middelmådigt. I de sidste Dage har der været stort Begær for Kullonnage til Rouen. Fra Østersøen er der nu kun Sverig at regne med, og herfra er Fragterne lavere. Den russiske Regering har forbudt videre Sejls paa finske og russiske Havne, og en stor Del af de Dampere, som var sluttet fra Finland, fik deres Certepartier annulleret. — Der blev bl. a. sidst fragtet som følger:

Østern. Soyabønner fra Wladivostock 34/6 til U. K. eller Kjøbenhavn, 15.—31. December. Sukker fra Java 31/3 til udsøgt Havn U. K. pr. November. Ris fra Saigon 34/6 Bordeaux og Nantes, Oktober, fra Rangoon 30/ London eller Liverpool. Paa Dødvægtbasis fra Calcutta 26/3 til én udsøgt Havn U. K. 27/ to Havne, »net terms«, Annullering 28. November. Bombay 20/ Dødvægtbasis Genua, Oktbr. Kurrachee 17/ én Havn U. K., 17/6 to Havne (÷ 1 pCl). 1.—25. November.

Sortehavet etc. Som Følge af Dardanellernes stadige Spærring ligger al Forretning stille.

Middelhavet. Salt fra Østspanien c. 8/ til Vestnorge. Erts 4/ à 4/3 Algier/Cardiff, 5/9 Seriphos/Glasgow (4200). Fra Huelva 5/9 Middlesbro eller Stockton (3250). Fra Bilbao 4/6 Middlesbro eller Glasgow.

Nordamerika. Planker fra Miramichi 50/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 57/6 fra Bay of Fundy eller Campbelton, Oktbr./Novbr. Tungt Korn fra Montreal 3/ udsøgt Havn U. K. Oktbr., fra Baltimore eller Philadelphia 4/6 à 5/ Skandinavien Oktbr. For Havrelaster 2/9 til udsøgt Havn U. K., 3/ Genua. Oljekager Savannah 17/6 én Havn Danmark »net form«, Oktbr. Paa »net form« fra Golfen (to Havne) 17/6 til én Havn Vestitalien, 18/ to Havne, 18.—31. Oktbr. — Korn Golfen 3/4½ à 3/6 udsøgt Havn U. K., November. Tømmer fra Golfen 100/ til udsøgt Havn U. K., Novbr./Decbr.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen til U. K. 23/6 à 24/6 pr. ultimo Oktbr./primo Novbr., 21/6 à 22/ Annullering 30. Novbr., alt uden Reduktion for direkte Havn, medens der til Skandinavien betales 30/ à 32/6, hvilket kan gentages, ogsaa pr. Dechr.

Østersøen. De russiske Havne er lukkede. De fleste af de Baade, som sluttede fra Finland til 55/ og 60/ med Props til Østkysten, fik ikke Tilladelse af Myndighederne til at laste. Certepartierne annulleredes, og Dampere gik bort i Ballast, nogle til Kullavn, medens andre fik Last paa svenske Siden. Herfra trykkedes Fragterne, og der betales bl. a. kun 40/ à 45/ for Kortprops til Østkysten, 35/ D. B. B. Piteå og Skellefteå/London, 10/6 for vaad Træmasse Umeå/Preston, Mk. 5¾ à 6 for Erts fra Luleå til Lübeck eller Stettin.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth omkring 7/ Danmark for c. 1,800—2,000 Tons Baade, 3 à 6 d. mere for mindre Baade, 8/ Stockholm (2,000), 7/6 à 8/ Rouen (2,000—3,000), 9/ Algier (4,000), 10/ à 10/3 Genua (5,000), 10/ Alexandria, 8/9 Port Said (7,500). Humberen 7/9 Gefle (2,500), 7/9 Assens (1,200), 8/ Rouen (4,700), Firth

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1562. Japan—Kinsiu, West Coast. Odate jima—Shoals reported northward of Position. Odate jima light, lat. $33^{\circ} 01\frac{1}{2}'$ N., long. $129^{\circ} 25\frac{3}{4}'$ E. Details:

Bearing and distance from Odate jima light
(a) 354° (N. 2° W. Mag.), 16 cables. Depth. 7 fathoms, rock.
(b) 25° (N. 29° E. Mag.), 17 cables. 4 fathoms, rock.

Variation. 4° W. (Notice No. 1562 of 1914, dated 22nd September.)

Charts affected. No. 2387, to jima to Madara jima. No. 359, Nagasaki to Karatsu. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 358, Western coasts of Kinsiu and Nippon. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publication. Japan Pilot 1914, page 475.

No. 1584. Japan, Inland Sea, Shimomoseki Strait. Hayatomo seto—Tidal-observation light-buoys withdrawn. Position. On the northern side of Hayatomo seto, and situated at a distance of about $3\frac{1}{2}$ cables, northward from Moji zaki. Lat. $33^{\circ} 58'$ N., long. $130^{\circ} 57\frac{1}{2}'$ E. Description. A light-buoy exhibiting a fixed light with a white and a red sector. (Notice No. 1584 of 1914, dated 28th September.)

Charts affected. No. 3114, Moji and Shimomoseki ko. No. 1578, Shimomoseki strait. No. 532, Approach to Shimomoseki kankyo. No. 3225, Shimomoseki strait to Maruyama zaki. No. 2875, Nakai (Seto uchi). Publication. Japan Pilot, 1914, page 574.

No. 1592. Japan—Nippon, Yokohama Bay. Honmoku light-buoy—Alteration in character of light. Position. At a distance of about $12\frac{1}{2}$ cables, north-eastward from Mandarin bluff. Lat. $35^{\circ} 26\frac{1}{2}'$ N., long. $139^{\circ} 40\frac{1}{2}'$ E. Attention. The occulting white light has been replaced by a group flashing white light, showing a group of two flashes every nine seconds, thus:

$\frac{2}{4}$ flashes. $\frac{2}{5}$ eclipses.

(Notice No. 1592 of 1914, dated 30th September.)

Charts affected. No. 3109, Yokohama bay. No. 3548, Yokohama to Uraga. No. 2657, Gulf of Tokyo or Yedo. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. No. 996, Kai channel to Tokyo. Publication. Japan Pilot, 1914, page 205.

No. 1593. Eastern Archipelago—New Guinea, Waigiu Island, Offak harbour—Less depth on shoal, shoal water reported. (1) Less depth on shoal. Position. Eastward of Repos island and at a distance of about 7 cables, southward from the Observatory situated on the north side of the harbour. Lat. $0^{\circ} 03\frac{3}{4}'$ S., long. $130^{\circ} 45'$ E. Depth. $2\frac{1}{2}$ fathoms instead of $6\frac{1}{2}$ fathoms as formerly shown on chart. (2) Shoal water reported: Position. Eastward of Delphine and Eugenie islands. Caution. Vessels are cautioned not to proceed eastward of the above-mentioned islands, as shoal water is reported in that locality. Note. A note "Shoal water reported (1914)" has been inserted on the chart. (Notice No. 1593 of 1914, dated 2nd October.)

Chart affected. No. 912, Plan of Offak harbour. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part III, 1911, page 252.

of Forth 7/9 Kramfors (2.300), 7/ à 7/6 Danmark (1.200—1.600), 8/ à 8/3 Rouen (2.000—3.000). Fra Cardiff eller Newport 7/6 à 7/9 Rouen. 7/ Lissabon (1.400), 9/ Barcelona (3.500), 8/ Genua etc. (4.000—5.000), 8/6 Neapel eller Livorno (4.500), 8/9 Alexandria (5.500), 9/ Port Said (4.200), 10/3 Bombay (4.200), 7/6 Kap Verde (3.700), 11/6 River Plate (4.000).

Skrevet den 20. Oktober 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet er al Sejlads vedvarende minimal, og der er kun faa Skibe i Fart, dels med Kul og dels med Trælaster fra svenske Havne til Danmark, men der er kun faa Fragter i Markedet, c. 10 £ pr. Keel Kul fra Forth, resp. 23 à 26 Kroner pr. Stdr. Oplægning foregaar vedvarende efter endte Rejser, og det synes at hele Flaaden i denne Fart snart vil være oplagt, idet Faren for Sejlads stadig bliver større.

Angaaende de mindre Skibe er der ingen væsentlige Forandringer at opvise, i hvert Fald ikke til det bedre. Tyskland har intet af særlig Interesse, Sverig har ud over Stenlaster til forholdsvis lave Rater til Nordtyskland ellers intel, og Norge melder ingen Noteringer. Danmark har fra Provinserne atter afskibet enkelte Byglaster til Tyskland, saaledes Nakskov—Kappeln 6 M., men noterer ellers intel uden Sukkerlaster til Kjøbenhavn. Fra Kjøbenhavn sluttedes Hvede til Odense 18 og 17 Øre, Horsens 17 Øre, Nykjøbing F. 15 Øre; Udsigterne er i Øjeblikket ikke særlig gode, da ikke mindre end 4 Dampere bestemt dertil med Hvede og Rug fra Amerika i Løbet af forrige Uge er indbragt til Skotland, og yderligere Importdampere af særlig Betydning ventes ikke i nogen nær Fremtid.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Send Opgave.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faa enhver alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

2098. **Islandsk Lods**. **Islandske Lods Side 158.** Fyr-Fort. 646.)
liggenhed.
Hafnernes hvide Fyr med Formerkøler staar paa S.-Siden af *Fáskrudsfjorden*,
c. ½ Sm 33° (misv. N.) fra det i Kortene viste Sted. Fyrets ny Plads: 64° 52' (23°)
N. 13° 46' (10°) W.

2099. **Færøerne.** **Syðero.** **Vaag-Fjord.** **Vaag.** **Fyr flyttet.**
Vaag røde og grønne, faste Fyr er flyttet 145 m E. efter. I øvrigt er Fyret ufor-
andret. Fyrets ny Plads: 61° 28' (17°) N. 6° 46' (53°) W.
(Kort Nr. 208 og 224. Færøske Lods Side 29. Fyr-Fort. Nr. 595.)

2100. **Frankrig.** **Gironde.** **Fyr tændt.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 839. Rochefort 1914.)
Paa Yderenden af en Estakade, der er opført paa venstre Bred af *Gironde* mellem
By og *Saint-Christoly* Havne, er tændt et hvidt, fast Fyr. Omtrentlig Plads: 45° 22'
33" N. 0° 50' 17" W.

2101. **Portugal.** **Faro.** **Lystønde udlagt.**
(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 13/26. Lissabon 1914.)
Den sorte Tønde, som laa ved Revet fra NE.-Pynten af *Oen Culatra*, er til
Forsøg ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3,8 s., Lyn 0,1 s.,
Mørke 3,5 s., Lysevne: 8 Sm. c. 36° 59' N. 7° 50' W.

2102. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Massachusetts.** **Nantucket Sund.**
Pollock Rip Slue Fyrskib ESE. **Dybde over Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 383154. Washington 1914.)
Vraget af Skonnerten *George P. Hudson* er delvis borttaget. Mindste Dybde
over Vraget er nu 7,3 m. 41° 38' N. 69° 46' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/1710. København 1914.)

2103. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Massachusetts.** **Buzzards Bugt.** **Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3236. Washington 1914.)
I Indløbet til *Buzzards* Bugt er fundet følgende Skær: 1) Nogle Skær med 8,2 m
Vand paa c. 41° 27' 02" N. 71° 05' 45" W. 2) Et Skær med 7,9 m Vand paa 41° 28' 02"
N. 70° 56' 20" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 00/2004. København 1914.)

2104. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Long Island Sund.** **Gardiners Bugt.**
Three-Mile Havn. **Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 37/3087. Washington 1914.)
Paa Bølgebryderen ved *Three-Mile* Havn er tændt et hvidt, fast Fyr. Brændetid:
1ste Maj—1ste November. 41° 02' 39" N. 72° 11' 04" W.

2105. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Long Island Sund.** **Duck Island S.**
Tønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 37/3088. Washington 1914.)
Duck Island Reef Spiritønde 12 A er udlagt i 7,3 m Vand ved nogle nyopdagede
Skær S. for *Duck Island*. 41° 14' 51" N. 72° 28' 30" W.

2106. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Long Island Sund.** **Stamford.** **Skær.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3239. Washington 1914.)
Et Skær med 0,1 m Vand er fundet paa 41° 01' 32" N. 73° 32' 32" W.

2107. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** **Long Island Sund.** **Shippan Point.**
Skær.
(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3240. Washington 1914.)
1) Et Skær med 7,0 m Vand er fundet paa 41° 00' 44" N. 73° 30' 23" W.
2) En Klippegrund med 4,2 å 4,5 m Vand er fundet paa 41° 00' 57" N. 73° 30' 31" W.

2108. **Forenede Stater i Nord-Amerika.** **New York.** **Hudson Floden.** **Tønder**
udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 38/3155. Washington 1914.)
1) *Croton Point* Spiritønde 2 A er udlagt i 5,4 m Vand paa 41° 08' 19" N. 73°
52' 48" W. 2) *Croton Point* Spiritønde 2 B er udlagt i 5,1 m Vand paa 41° 10' 49" N.
73° 55' 10" W. 3) *Hudson Floden* Spiritønde 2 C er udlagt i 5,1 m Vand paa 41° 10' 49" N.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*,
Sorte Hav og *Azorske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske
Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snufremt Pladsen ikke er trigono-
metrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder
er angivet i Meter (m), Afstande i Samil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
ønskeligt, tilløjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2084. **Sverrig.** Se under Afdeling IX. Bekendtgørelser. Nr. 2121.

2085. **Finland og Rusland.** **Botnisko Bugt, Finske Bugt og Riga Bugt.** **Be-**
stemmelser vedrørende Sejlad.

Ifølge telegrafisk Indberetning fra den kgl. danske Gesandt i *Petrograd* har
Generalguvernøren for *Finland* udstedt en Bekendtgørelse, ifølge hvilken Dampskibe
frit vil kunne afsejle fra de *finske* Havne i *botniske* Bugt med Træladninger til *England*.
Den *russiske* Regering har offentliggjort en Bekendtgørelse, ifølge hvilken al
Sejlad i *finske* Bugt og i *Riga* Bugt er forbudt saavel for indgaaende som for ud-
gaaende Skibe.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2086. **Danmark.** **Sundet.** **Farvandet ved København.**

Lystønderne omkring *Saltholm* er slukkede. Fyret paa *Drogden* Fyrskib brænder
foreløbig ikke.

2087. **Sverrig.** **Sundet.** Se under Afdeling IX. Bekendtgørelser. Nr. 2121.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2088. **Danmark.** **Kattegat.** **Tunø-Knob S.** **Skydevagere inddraget.**

Skydevagterne, der var udlagte omkring *Kærkegrund* og S. for *Tunø-Knob*,
er inddragne. *Tunø-Knob*: 55° 58' N. 10° 22' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1973. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordssøen.

2090. Norge. Fyr tændt og Fyr forandret.

(Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren Nr. 20. Kristiania 1914.)

I. *Fægfjordholmen* Fyr, *Reppelfjorden*, er tændt. Fyret er et hvidt og rødt Fyr med En-Formarkøler. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 112°, fri N. om *Tappen*, til 311°, fri N. om *Markneset*;
 2. rødt i — 311° til 323°.
- Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 4½ Sm for rødt Lys. Brændetid: 10de August—14de April. 70° 29' 20" N. 24° 17' 00" E.

II. *Karken* Fyr, *Sorøsumd*, er tændt. Fyret er et hvidt og rødt Fyr med To-Formarkøler. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 224° til 260°;
 2. hvidt i — 260°, fri S. om *Rammesgrund*, til 82°.
 3. rødt i — 82°, fri S. om *Lille Haen*, til 90°, fri S. om *Klases*.
- Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 4½ Sm for rødt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 29' 40" N. 22° 36' 00" E.

III. *Næsvaag* Fyr, *Nævsfjord* i *Finnmarken*, er tændt. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formarkøler. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 9° til 172°, fri E. om ydre *Molviknes*;
 2. hvidt i — 172° - 202°, fri W. om *Storbaen*;
 3. rødt i — 202° - 250°.
- Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 16' 35" N. 22° 06' 15" E.

IV. *Banketjelen* Fyr, *Fugløsumd*, er tændt. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formarkøler. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 26°, fri W. om *Kvalhøsen* paa *Arno*, til 48°, fri S. om *Nesbaen* ved *Vandø*;
 2. grønt i — 48° - 89°, fri N. om *Spenskarbaen*;
 3. hvidt i — 89° - 118°, fri S. om *Bruseni*;
 4. rødt i — 118° - 156°, fri E. om *Fugle*;
 5. hvidt i — 156° - 217°, fri W. om *Munken*.
- Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 10' 45" N. 20° 25' 00" E.

V. *Loddingen* Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formarkøler. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 161°, fri E. om *Olagerund*, til 207°, fri E. om *Havnskullen*;
 2. hvidt i — 207° til 215°, fri W. om *Rotesødden*;
 3. grønt i — 215° - 232°, fri S. om Landgrunden ved *Nebben*;
 4. hvidt i — 232° - 234°, fri N. om *Stenbustjør* og *Havstjærene*;
 5. rødt i — 234° - 306°, fri S. om *Makkalassen* ved *Tjældøden*;
 6. hvidt i — 306° - 349°, ind paa *Barrodden*;
 7. rødt i — 349° - 356°, fri W. om *Barrodden* og *Storbaen*;
 8. hvidt i — 356° - 25°, fri E. om *Rotvær*;
 9. grønt i — 25° - 45°.
- Flammens Højde: 22 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa *Fundament*. Brændetid: 15de August—30de April. 68° 24' 45" N. 16° 01' 05" E.

VI. *Rotvær* Fyr, *Vestfjorden*, er tændt. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formarkøler hver 15 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 210°, over *Hjertholmen* E-Pynt, til 213°, fri E. om *Hjertholmskullen*;
2. hvidt i — 213° til 219°, fri W. om *Hæuskjærene*;
3. rødt i — 219° - 256°, fri S. om *Tjældøden*;
4. hvidt i — 256° - 319°, fri W. om *Barrodden*;

7. rødt i — 44° - 55°, fri S. om *Alpø*;
8. grønt i — 55° - 100°, fri S. om *Rudsøllene*;
9. rødt i — 100° - 120°.

Flammens Højde: 22 m. Synsvide: 14 Sm for hvidt og rødt Lys, 12½ Sm for grønt. Hvidt Bygning med et lille Taarn. Brændetid: 15de August—30de April 68° 22' 00" N. 15° 47' 05" E.

VII. *Molønnen* Fyr, *Vestfjorden*, er tændt. Fyret er et hvidt Lyrfyrt, der vise To-Lyn hver 15 s. Flammens Højde: 37 m. Synsvide: 17 Sm. Rødt Fyrtaarn. Brændetid: 15de August—30de April. 68° 09' 30" N. 14° 24' 55" E.

VIII. *Stolrer* Fyr er nedlagt. 68° 13' 35" N. 14° 34' 40" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1024. København 1914.)

2091. Norge. *Arnø N. Arnøen*. *Baae afmærket*.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/278 d. Kristiania 1914.)
Paa *Arnøen* N-ligste netop overflydte *Baae*, c. 2, Sm NE. for *Arno* N-Pynt er rejst en Jernstøje. 70° 16¼' N. 20° 46½' E.

2092. Norge. *Kvaløy W. Bjørnøy*. *Skær afmærket*.

(Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/12891. Berlin 1914.)
1. *Steingrunden*, 1½ m Skær NE. for *Bjørnøy*, er afmærket med en Jernstang c. 69° 46' 5 N. 18° 09' 8 E.

2. *Gammelgaardsgrunden*, 1 m Skær E. for *Bjørnøy* N-Pynt, er afmærket med en Jernstang. c. 69° 46' 5 N. 18° 08' 6 E.

2093. Norge. *Malangen*. *Gissund NE. Aglapsboerne*. *Afmærkning*.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/278 d. Kristiania 1914.)
Aglapsboerne NW-ligste netop overflydte *Baae* er afmærket med en Jernstang c. 69° 28' 18" N. 18° 11' 15" E.

2094. England. *Yarmouth*. *Vrag bortlagt*.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 5/12812. Berlin 1914.)
Gorleston Red. Den lille Damper, som var sunket 0,88 Sm 139° (n. S. SE. t S. 5/8 S.) fra *Yarmouth* N-Møles Fyr, er bortlagt. 52° 33' 40" N. 1° 45' 23" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/2292. K. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2095. England. *Bristol Kanal*. *Barry Dock*. *Vrag afmærket*.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 7/92. Rochefort 1914.)
Lodsdamperen *Edmund Hancock* er sunket E. for Indløbet til *Barry Dock*. En grøn Tønde mærket „*Wreck*“ er udlagt N. for Vraget i 36 m Vand, 1 Sm 98 (n. S. SE. t. E. ¾ E.) fra Fyret paa *Barry W-Mole*. S. for Vraget er udlagt et Vragmærkeskib som viser de foreskrevne Signaler for Passagen af Vraget. Fyret: c 51° 23' N. 3° 15' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2096. Island W.-Kyst. *Faxe-Bugt*. *Engøy*. *Oplysning om Fyr*.

Engøy røde, faste Bægfyr er synlig i Pejlinger fra 58° til 182°. 64° 10' (22") N 21° 55' (18") W.

(Islandske Lods Side 56. Fyr-Fort. Nr. 623 a.)

2097. Island NW.-Kyst. *Arnarfjördr*. *Bildudalr*. *Fyrs Brændetid forandret*

Bildudalr (*Bildud*) Fyr brændt kun, naar Skib ventes om Natten og kun på udtrykkeligt Forlangende. 65° 41' (10") N. 23° 36' (28") W.

„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 245/2251. 3-Gravenhage 1914.)
 Ifølge Rapport fra et *hollandsk* Krigsskib viste Fyrot paa NW.-Pynnten af *Curaçao* i Slutningen af Oktober og i Midten af September d. A. hvidt Et-Blink hver 8 s., Blink 1 s., Mørke 7 s., 12° 23' N. 69° 09' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1786, pkt. 2. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2117. Italien W.-Kyst. Neapol Bugt. Porto di Torre del Greco. Tønde ind-
 draget.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 391/832. Genova 1914.)

Tønden, der laa c. 50 m uden for Molehovedet ved *Porto di Torre del Greco*, er permanent inddraget. 40° 47' N. 14° 22' E.

2118. Syrien. Haifa (Khaifa). Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1632. London 1914.)

Det hvide Dobbeltfyrt paa det gamle Kastel er forandret til et ubovogtet, rødt Lysfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0₃₃ s., Mørke 2,7 s. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 6 Sm. 32° 49 1/4' N. 35° 00' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/726. København 1914.)

2119. Tripolis (Libyen). Tobruk. Grund.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 341/720. Genova 1914.)

Paa *Tobruk* Red ligger en Grund med 1,5 m Vand 800 m 178° fra Flagstangen ved *Observatoriet*, der ligger paa c. 32° 04 1/2' N. 23° 59 1/2' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1317. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

2120. England. Advarsel med Hensyn til Slukning af Fyr m. m.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1627 og 1633. London 1914.)

Søfarende advares herved om, at det kan blive nødvendigt at slukke Fyrt, ind-
 dragelse eller flytte Sømærker ved Kysterne af det forenede *britiske* Kongerige uden fore-
 gaaende Varsel.

Handelsskibe, der nærmer sig *britiske* Havne, advares særligt imod, at benytte
 private Signaler af nogen Art, hverken ved Dag eller Nat, da de derved udsætter sig for
 Beskydning.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 58/1019. København 1914.)

2121. Sverrig. Bekendtgørelse om Slukning af Fyrt. (Nr. 2084, 2087 og 2089
 henviser hertil.)

Lodskaptajnen i *Malmö* telegraferer: Samtlige Fyrt som lyser til Søs, fra og med
Utlången Fyrt til og med *Hallands Väderö* Fyrt med Undtagelse af *Helsingborg's*, *Malmö's*
 og *Trelleborg's* Fyrt er slukkede. Fyrtskibene: *Falsterborrev*, *Oskarsgrundet*, *Kallegrundet*,
Malmö Redd og *Svinbådan*, samt Lystønderne uden for *Karlskrona*, ved *Ronneby*, *Åhus*,
Ystad, *Pirhällan*, *Västerflacket* og *Store-Middelgrund* ere inddragne.

Utlången Fyrt: 56° 00' 50" N. 15° 47' 28" E.
Hallands Väderö Fyrt: 56° 27' 00" N. 12° 32' 50" E.

15° 30' 42" W. 3) *Eggleen-foot Spur* røde og sorte Dybbene A et udmærket i 0,4 m Vand paa 41° 38' 42" N. 73° 56' 51" W. 6) *Eggleen-foot Spot* røde og sorte Spirtønde B er ndlagt i 6,4 m Vand paa 41° 40' 45" N. 73° 56' 39" W.

2109. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Hudson Floden. Iona Island. Skær.
(¹) Notice to Mariners" Nr. 37/3091. Washington 1914.)

Et Skær med 2,7 m Vand er fundet c. 300 m NW. for N-Enden af *Iona Island*. 41° 18' 45" N. 73° 58' 53" W.

2110. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Lys- og Fløjtetønde forsynet med Undervandskløkke.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 37/3093. Washington 1914.)
Chesapeake Bay Entrance Lys- og Fløjtetønde 2 C B er blevet forsynet med en Undervandskløkke. 36° 51' 45" N. 75° 51' 00" W.

2111. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Vrag afmærket.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 39/3248. Washington 1914.)
Vraget af Skonnerten *Friederick W. Day* ligger i c. 14 m Vand 6,63 Sm 151° (misv. SE. t. S. 1/2 S.) fra *Charleston* Fyrskib. Mindste Dybde over Vraget er 8,2 m. En Lys-tønde, der viser rødt Et-Blink hver 3 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., er udlagt c. 65 m SE. for Vraget. Pladsen for Vraget maa kun betragtes som tilnærmelsesvis rigtig. *Charleston* Fyrskib: 32° 40' 59" N. 79° 43' 30" W.

2112. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sund. Grund.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 37/3098. Washington 1914.)
En stenet Grund af stor Udstrækning er fundet 230 m E. for *Brunswick Point Flats* Tønde 18. Dybden i Løbet, der er afmærket ved *Cedar Hammock* Ledemærker, er indtil videre 6,1 m. 31° 06' 34" N. 81° 25' 41" W.

2113. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Little Cumberland Island. Fyr nedlægges.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 39/3249. Washington 1914.)
Omtrent den 1ste Februar 1915 nedlægges *Little Cumberland Island* Fyr. 30° 58' 34" N. 81° 24' 40" W.

2114. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns Floden. Fyr tændt. Tønder udlagt.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 39/3166. Washington 1914.)
Floralburg hvide, faste Fyr Nr. 19 D er tændt paa en Duc d'Albe i c. 3 m Vand, 17 1/2° (misv. N. t. E. 1/2 E.) fra *Arlington Cut Lower* Fyr Nr. 21 og 66 1/2° (misv. NE. t. E. 7/8 E.) fra *St. Johns* Kirke i *Jacksonville*.
Talleyrand Spidstønde 18 er udlagt i 5,4 m Vand 193 1/2° (misv. S. t. W. 1/8 W.) fra *Chesseeville Beacon and Six-Mile Creek* Fyr Nr. 19 B og 306 1/2° (misv. NW. 7/8 W.) fra *Sheep Bank* Fyr Nr. 19 C.
Twenty-Foot Rock Spirtønde 17 er udlagt i c. 6 m Vand paa S-Siden af Løbet. 30° 20' 36" N. 81° 36' 48" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2115. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Harbor. Ledøbaaken opført.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 39/3250. Washington 1914.)
Ved *Charlotte Harbor* er der i 3 m Vand opført to Baaker, der holdt overet ledet gennem det gravede Løb. Forbaaken er sort og hvid vandret stribet og har en Diamant paa Toppen og staa 211 3/4° (misv. SW. t. S. 3/8 S.) fra *Boon Grande Lookout* og 250° (misv. W. t. S. 7/8 S.) fra *Gasparilla Island* Fyr. Bagbaaken har en sort og hvid Skive paa Top.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalingsplads 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>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafydning.</p>		<p>Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufornsden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens 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 Fyrilinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstation, 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. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firma 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.
Faaborg.	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 Træskibisbygger samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skihssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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 Lodtakster af 1903; Kulyldere dog ca. $\frac{1}{4}$ 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 93 hl) 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 Jernskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand, paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhalingssplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 & 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.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ 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.	Bolværkspenge: 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. Vareafgift, 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 Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomme-de Arbejderformand(Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fode Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæbebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs hegge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybt-gaaende. I Indløbet til Havnen 10 & 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 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.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. 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.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodsvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: 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.	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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	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.	Pr. Reg.-Ton: 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 besøger 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. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	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 Lodsvang. 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.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Kølhalsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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, Kølhalsplads og Reparationsværksted. Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	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 Lodsvang. 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 Lædningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufordeden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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 Skibaværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: 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, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Holværk indtil 22 Fod. Holværkshøjden 5 & 6', Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift p. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørget af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan købhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, er afg. Newcastle til Goole. — Anna, Jessen, pass. Hirtshals 19./10. for Lunningham. — Bodil, Winslow, afg. London 17./10. til Aalborg. — Valborg, Jepsen, ank. Söderhamn 18./10. — Rigmor, Uldall, ank. Larache 18./10. — Gerda, Rasmussen, pass. Helsingør 18./10. for Liverpool. — Fylla, Brinch, ank. Esbjerg 17./10. — Nora, Lauritsen, pass. Gibraltar 19./10. for London. — Hebe, Gregersen, ank. Rønne 17./10. — Dagmar, Sorensen, afg. Aarhus 17./10. for Hull. — Nancy, Pedersen, ank. Hull 17./10. — Nexos, Basse, afg. Malmö 17./10. til Liverpool. — Yrsa, Larsen, ank. Kemi 16./10. — Olga, Christensen, ank. Kemi 16./10. — Nerma, Degn, ank. Holmesund 20./10. — Ulla, Hansen, pass. Hamsthalm 17./10. for Halmstad. — Thyra, Lund, pass. Beachy Head 17./10. for Mazzaron. — Nordsoen, Nielsen, afg. Hernösand 16./10. til Barcelona. — Johanne, Mikkelsen, pass. Helsingør 20./10. for Delfzijl. — Marie, Nielsen, pass. Dunnet Head 19./10. for Valencia. — Inger, Skou, pass. Cape Wrath 19./10. for Garston. — Cito, Toft, ank. Hudiksvall 16./10. — Laura, Thøgersen, pass. Hirtshals 19./10. for Gelle. — Stella, Schiff, ank. London 19./10. — Karla, Nielsen, ank. Sevilla 19./10.

Det østasiatiske Kompagni. Tonkin, ank. Kristiania 18./10. for udg. — Bandon ank. Tarifa 13./10. for udg. — Fiona ank. Bangkok 11./10. for udg. — Malakka pass. Gibraltar 4./10. for udg. — Tranquebar afg. Middlesbro 18./10. for udg. — Jutlandia ank. Göteborg 20./10. for udg. — St. Croix ank. Norresundby 20./10. for udg. — Annam afg. Frederiksstad 16./10. for udg. — Bintang pass. Portland 5./10. for udg. — Cathay afg. Glasgow 3./10. for udg. — Kina afg. Cardiff 7./10. for udg. — Natal afg. San Francisco 19./10. for hjemg. — Arabien afg. Vladivostok 18./10. for hjemg. — Samui afg. New York 15./10. for hjemg. — Rhodesia afg. Durban 7./10. for hjemg. — Siam ank. Singapore 18./10. for hjemg. — Indien afg. Port Said 18./10. for hjemg. — Selandia ank. Suez 13./10. for hjemg. — Transvaal ank. Hull 2./10. for hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Burntisland 16./10. til Fredericia. — Johan Siem, Wittenkamp, ank. Korsør 12./10. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Esbjerg 14./10. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 15./10. til Dublin. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Blyth 27./9. til Mobile. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Hernösand 7./10. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pugwash 14./10. til Newport. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Preston 9./10. til Savannah. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 7./10. til Belfast. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Ardrossan 17./10. — Newa, Dahl, afg. Portishead 17./10. til Savannah.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen afg. Oran 20./10. — Martha, Christensen, ank. Ystad 18./10. — Elna, Rathje, ank. Hernösand 8./10. — Therese, Pedersen, ank. Genua 10./10. — Harriet, Larsen, ank. Hernösand 16./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Palermo 16./10. — Simone, Olesen, afg. Port Sabies 20./10. — Jeanne, Olsen, ank. Ystad 15./10. — Vera, Riso, ank. Patras 20./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Hernösand 15./10. — Annine, Leith, afg. Pillau Main 19./10. — Betty, Lagesen, afg. Susse 20./10.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, afg. Assens 21./10. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Hull 19./10. — Nordpol, Nielsen, afg. Leith 20./10. — Fanny, Th. Nielsen, ank. Göteborg 6./10.

Orion. Orion, Hansen, ank. Archangel 18./10.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Göteborg 17./10. — Anna Mærsk ank. Archangel 6./10. — Arnold Mærsk afg. Norfolk 11./10. — Chassie Mærsk ank. Korsør 19./10. — Eleonora Mærsk afg. Ardrossan 9./10. — Hulda Mærsk ank. Korsør 12./10. — Laura Mærsk ank. Jacksonville 14./10. — Lexa Mærsk afg. Helsingborg 15./10. — Peter Mærsk afg. Huelva 17./10. — Sally Mærsk ank. Galata 29./9.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Aarhus 16./10. — Gulfaxe, Petersen, afg. Blyth 16./10. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe,

Hemmingsen, afg. Raumo 18./10. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Nyborg 16./10. til Blyth.

Dania. Ely, Lorentzen, afg. Swansea 15./10. til Livorno. — Nelly, Clausen, ank. Aviles 17./10. — Lilly, Bang, ank. Aberdeen 16./10. — Alexy, Sorensen, ank. Ipswich 14./10. — Dagny, Clausen, afg. Piteå 20./10. til Skellefteå. — Mary, Duhn, ank. Hayle 16./10.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Hans Jensen ank. Blyth 14./10.

Æra. Kejserinde Dagmar, Carlsen, afg. Kjøbenhavn 12./10. til Grangemouth. — Erindring, Nielsen, ank. Leith 18./10. — Enigheden, Jensen, ank. Methil 18./10. — Emanuel, Svane, ank. Hernösand 19./10.

Thurs. Petrine Hansen, Hansen, ank. Bridgeness 18./10. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Boness 18./10.

Sejlskibe.

Svendborg. Mine, Jørgensen, ank. Raumo 14./10. — Ruth, Larsen, ank. Trawemünde 14./10. — Cornwall, Petersen, ank. Svelvig 17./10. — Valkyrien, Hansen, ank. Rudkjøbing 18./10. — Zampa, Wulff, ank. Lübeck 18./10. — Venus, Hansen, ank. Horten 19./10.

Æra. Harris, Harris, ank. Bridgeness 10./10. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Leith 12./10. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Cardiff 12./10. — Nauta, Starke, ank. Togo 12./10. — Mester, Petersen, ank. Bandholm 12./10. — Bolgen, Friis, ank. Kiel 13./10. — Signe, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13./10. — Kodan, Hansen, afg. Martinique 13./10. — Elieser, Nielsen, ank. West Wemyss 14./10. — Rota, Ohlsen, ank. Drozhede 13./10. — Avance, Bager, ank. Aarhus 15./10. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Nakskov 14./10. — Nordlander, Alhertsen, ank. Nakskov 14./10. — Nathalia, Eriksen, ank. Methil 15./10. — Marie, Raahauge, ank. Methil 15./10. — Vesta, Andersen, ank. Aberdeen 15./10. — Malfridur, Hansen, ank. Assens 15./10. — Adjutor, Koek, ank. Korsør 15./10. — Iris, Stegmann, ank. Norre Sundby 15./10. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Finstern 16./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Fredericia 16./10. — Mars, Ohlsen, ank. Hou 17./10. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Setthal 16./10. — Mindet, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 15./10. — Adele, Weber, ank. Wismar 13./10. — Emanuel, Koek, ank. Travemünde 18./10. — Inverurie, Friis, ank. Kjøbenhavn 19./10. — Maren, Alhertsen, ank. Rochefort 17./10. — Sejrskrausen, Friis, ank. Guldborg 18./10. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Frederiksstad 19./10. — Saturn, Nielsen, ank. Alicante 19./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. Oktober 1914. — Regnskabsforelse i Skiibe. (Fortsættelse.) — Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger overfor New Orleans. — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Sofarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.]

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekondrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsmætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nynavn 53 Telf. 120.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim.

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastingeplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örneköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,
EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagenter.
Telegr.-Adresse: „Broker“.
RANDERS. Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

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

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

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

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigviede Klædninger.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen
at 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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristenser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer
tilsalg Vestergade 27.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

De private Assurandører lim.

i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,050.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Kristianstadsvej 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenasuro. Telefon Nr. 42.

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Forlang
overalt



**Mejeriet
Pasteur**
Odense,
Danmark.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf.
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespl.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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 faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. 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 omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side nr. 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. (IVAR JANTZEN).

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 Eksportlager
6818 i Frihavnen.
Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthuugade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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. Ørstedsvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Norm 2283.

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

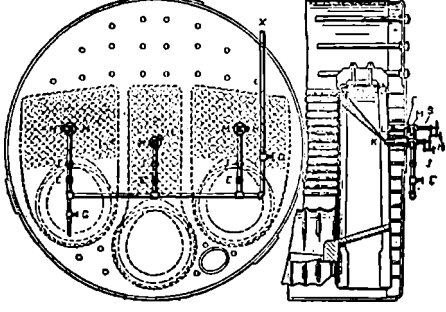
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Oktober 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at anbringe Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sølen gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækret.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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 Skibsubre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Selvtvet 4. Telf. Bbro 1516 y.

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

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
KJØBENHAVN
Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.
Filiater i Provinsen
Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omegn
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningduge.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE—HELSINGØR.

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.

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.
Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionsikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motorolier.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Bør og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.
NB. For at være sikker paa at faa den **ægte Motorpetroleum**, bør Forbrugerne endelig paase, at Embalagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

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“.

D. D. P. A.
* * *
Det danske Petroleums Aktieselskab.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: **Skibsklosetter.**

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester
Nyhavn 37
Vilhelm A. Bang, *
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.

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.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

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

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

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. Forskudsudgiften 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.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindsløv, Vesteragade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

RATIN



Ukadellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Østergade 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.

Berg & Larsen

Nyhavn 52, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havarif og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemaragade 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 Watsons Bog „Know your own ship“.

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

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

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
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2288 x.

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{A/S}

AFOL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSØVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavn, den 29. Oktober 1914.

Det norske Redningsvæsen. Det norske Selskab til Skibbrudnes Redning, for hvilket Direktør A. Poulsson, Skibsreder Otto Thoresen og Grosserer Frithiof Rasmussen staar i Spidsen, har udsendt Beretning om Virksomheden for 1913—14. Redningsvæsenet i Norge virker ikke som i andre Lande. Der udrustes om Efteraaret Redningsskøjter, som i stormfuldt Vejr gaar til Søs og assisterer særlig Fiskerbaade og Fiskerfartøjer, men Beretningen indeholder ogsaa en stor Del Eksempler paa, at der er ydet værdifuld Hjælp til Fragtskibe, dels med at advare dem, naar de i usigtbart Vejr er kommen i farefuld Nærhed af Land, dels ved at vejlede Skibene, og meget ofte har Redningsskøjternes Mandskab ovet Lodstjeneste o. lign.

I Løbet af Aaret er der reddet 29 Fiskerbaade med 92 Mands Besætning, 1 Skib med 3 Mands Besætning, hvorhos der er indslæbt og assisteret 1.269 Baade samt vejledet og assisteret 35 Skibe.

Det norske Redningsselskab er ikke gammelt, det blev stiftet i 1893 og begyndte med 3 Redningsskøjter. Nu er der 24 Skøjter, hvoraf de 2 er skænket af Velgørere i Løbet af sidste Aar. I de 20 Aar. Redningsselskabet har bestaaet, er der reddet 563 Baade med 1.797 Mand, 38 Skibe med 342 Mand, indslæbt og assisteret 17.480 Baade samt vejledet og assisteret 300 Skibe.

I det forløbne Aar bortkom under en orkanaglig Storm den 5. Decembris Redningsskøjten »Risør« med hele sin Besætning, og trods de nøjeste Undersøgelser langs Kysten har man ikke senere fundet Spor af den, saa at ingen sikker Formening haves om Aarsagen til Forliset. Besætningen bestod af 4 Mand, hvoraf de 2 var gift. Redningsselskabets Forretningsudvalg udsendte efter Ulykken et Opraab om at yde Bidrag til Oprettelsen af et Understøttelsesfond for de Efterladte, og der blev indsamlet c. 22.000 Kroner.

I Anledning af Tabet af Redningsskøjten har en hel Del norske Assuranceselskaber med »Vidar« i Drammen i Spidsen tilbudt præmiefrit at overtage en Del af Risikoen.

I Modsætning til Redningsvæsenet her i Landet, hvor samtlige Udgifter dækkes af Staten, maa det norske Selskab indsamle Bidrag ad Frivillighedens Vej til Driften. Der er nu 500 Kredse og Foreninger i Norge, som arbejder for Redningssagen, og der menes, at disse for indeværende Aar vil give c. 85.000 Kr. Der indsendes ogsaa betydelige Beløb fra norske Sømænd i udenrigs Fart. Den norske Stat yder et aarligt Tilskud af 35.000 Kroner. Udgifterne har i det forløbne Aar andraget c. 137.000 Kroner, deraf til Redningsskøjternes Drift og Vedligeholdelse c. 105.000 Kroner. —h.

Ildjærnsfluen. Den i Kristianiafjord, midt i Kurslinien til og fra Næsodden liggende, for Sejladsen saa farlige Klippe, Ildjærnsfluen, som fra en Dybde af 15 til 20 Favne rager op til 12 Fod under Vandfladen, paa-tænkes bortsprængt i en ikke for fjærn Fremtid. Kristiania Formandskab har fornylig ved Behandlingen af en Plan, der var fremsat af Havnedirektøren, over forestaaende Havnearbejder for de kommende 10 Aar sluttet sig til et Forslag fra Havnebestyrelsen, om at der paa Planen bør opføres en Bevilling til Bortsprængning af Ildjærnsfluen, og besluttet at forelægge Sagen for Byens Bestyrelse.

Havnevæsenet har udarbejdet et Forslag med Overslag over Bekostningen ved en Bortsprængning til to forskellige Dybder, 9 Meter eller 8 Meter. Omkostningerne herved er beregnet til henholdsvis 210.000 og 118.000 Kroner.

En saadan Foranstaltning vilde betyde et væsentligt Gode for Kristiania Havn og gøre dens Besejling, særlig i taaget og usigtbart Vejr, langt sikrere for mere dyb-gaaende Skibe.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Mulig Erstatning for Tidstab ved op-bragte Skibe. Kaptajnen paa et til Swinemünde indbragt Dampskib »Belle Ile« skriver, i Følge Norg. Hand. og Sjøft., bl. a. til sit Rederi:

»Efter at vi var frigivet, holdt Dommeren i Retten en Tale og yttrede blandt andet, at Bord og Planker ikke var belignet Krigskontrabande, som der var blevet sagt i Retten i de første Dage, men Officererne paa Vagtskibene var ikke kompetente til at bedømme Lasten, og derfor var Skibene blevet bragt til Swinemünde for nærmere Undersøgelse. Derefter sagde Dommeren, at da vi havde protesteret og mente at have Krav paa Erstatning for Tidstab m. m. hos den tyske Regering, maatte en saadan Fordring specificeret fremlægges ved en Sagfører for Priseretten i Kiel, der træder sammen i Midten af November d. A.«

Besejlingen af den botniske Bugt og Adriaterhavet. I Følge Indberetning fra den kgl. Gesandt i Petrograd til Udenrigsministeriet er foruden Raumo og Maentyluooto nu ogsaa Kemi aabnet for Skibsfart. Hvad de andre Havne ved den botniske Bugt angaar er vedkommende russiske Myndigheders Standpunkt det, at Skibe paa egen Risiko kan sejle ind i disse og ogsaa i Almindelighed kan paaregne Tilladelse til at laste og afgaa. Der findes imidlertid ingen Lodser, og alle Fyr er slukket. Det bemærkes, at der er udstedt Forbud mod Udførsel af Pitprops fra finske Havne.

I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Venedig til Udenrigsministeriet er der saavel fra den italienske som fra den østerrigske Regerings Side blevet truffet omfattende Foranstaltninger for at befri Adriaterhavet for flydende Miner. Skibsfarten er derfor genoptaget og har næsten naaet sit sædvanlige Omfang.

Dødsfald. En af Det forenede Dampskibsselskabs veltjente Skibsførere, Kaptajn Martin Møller paa »Kong Haakon«, er den 22. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 74 Aar.

Kaptajn Møller var født her i Danmark, men kom allerede som Barn til Norge, og uddannedes i den norske Koffardifart til Navigator. Da »Dronningen« solgtes fra Norge til Det forenede Dampskibsselskab, fulgte Kaptajn Møller med; og blev i en Aarrække en af de mest populære Passagerskibsførere. Navnlig fra »C. P. A. Koch« og nu i de sidste Aar fra »Kong Haakon« vil hans tillidvækkende Skikkelse erindres af alle Norgesfarere.

Kaptajn Møller var dekoreret baade med det danske Ridderkors og den norske Olavs-Orden.

Skibsfarten paa Archangelsk. Til Petrograd Telegrambureau telegraferes fra Archangelsk: Isbryderen »Earl Grey«, som Handelsministeriet har købt af den kanadiske Regering, er ankommet hertil. Isbryderen, der er blevet døbt om og har faaet Navnet »Canada«, skal bryde Isen i Archangelsk og det hvide Hav, og man haaber derved at kunne holde Skibsfarten paa Archangelsk aaben i det mindste til Begyndelsen af December Maaned.

Passagen gennem Øresund. Slukningen af Fyrene langs den svenske Kyst samt Lystønder og Fyr omkring Saltholm volder store Vanskeligheder for Skibsfarten. Forleden Morgen stævnedes en Flaade paa henved en Snes Fartøjer Nord over gennem Øresund efter at have ligget for Anker om Natten, da de ikke kunde forcere gennem Øresund i Morke.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Havnen Saloniki er erklæret for pest-mittel.

T u n i s: Catania er erklæret for pestfri.
 N o r g e: Galizien, Østrigsk Schlesien, Mähren, Krain samt Ungarn er erklæret for kolerasmittet.
 Byerne Saloniki i Makedonien og Smyrna i Lilleasien er erklæret for pestsmittet.
 I t a l i e n: Lissabon er erklæret for pestsmittet.

Finanslovsforslaget 1915—1916.

(Fortsat.)

Af Anmærkningerne til § 16, Budgettet for Handelsministeriet hidsætter vi følgende:

Til A. III. Foranstaltninger vedrørende Søværnet.

Til A. III. A. Navigationsvæsenet. A. 1. Eksamenkommissionen. a. Lønninger. c. Andre Udgifter. Herunder Honorar 300 Kr. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

Det under 1 a. 2. opførte Beløb fordeler sig saaledes:
 Vederlag til en Meddommer Kr. 2,000.00
 Vederlag til en Meddommer med pædagogisk Uddannelse - 2,500.00
 Kr. 4,500.00

Det under 1. c. opførte Beløb agtes anvendt til Kontorudgifterne ved Navigationsdirektorembetet samt til Udgifter ved Eksamination af Elever, der ikke er forberedt ved den Skole, ved hvilken de eksamineres.

2. Tilskud til de godkendte Navigationsskoler. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

Paa de fem sidste Finanslove har denne Konto været opført med 35,500 Kr., hvoraf ekstraordinært eller midlertidigt 10,000 Kr.

Det i Rigsdagssamlingen 1913—14 forelagte Lovforslag om Navigationsundervisningen som indbefatter en Omordning af Navigations skolernes økonomiske Forhold, naede ikke at blive førdig behandlet i nævnte Samling og agtes derfor forelagt paany i Rigsdagssamlingen 1914—15. Da Forslaget imidlertid maa antages, selv om det i denne Samling opføres til Lov, ikke at kunne træde i Kraft før ved Udløbet af Finansaaret 1915—16, har man paa nærværende Lovforslag opført Kontoen med det hidtidige samlede Beløb.

Det bemærkes, at medens efternævnte Navigationsskoler, nemlig i Kjøbenhavn, Aalborg, Nordby, Svendborg, Marstal og paa Bogo, opfylder de i Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 § 16 foreskrevne Betingelser, har dette ligesom de tre andre foregaaende Aar ikke været Tilfældet med Rønne Navigationsskole. Denne har nemlig i de sidste 3 Aar dimitteret som bestaaet et gennemsnitligt Elevental, som beregnet efter den i Loven angivne Maade udgør 6, hvoraf 2 $\frac{1}{2}$ til den almindelige Styrmandseksamen, medens Loven forudsætter henholdsvis 10 og 6 Elever. I Henhold til nævnte Lovs § 16. 1. Stykke, skulde Skolen herefter indstilles til at miste sit i § 14 a. nævnte faste Tilskud. Det skal imidlertid hertil anføres, at Skolens hele Virksomhed ikke er angivet ved ovenstaaende Tal, idet Skolen tillige forbereder Elever til Fiske- og Sætteskipperproverne samt til Maskinisteksamen, og en Del Elever er i det nævnte Tidsrum bleven dimitteret som bestaaet til disse Eksaminer. Naar endelig henses til Øen Bornholms afsides Beliggenhed, og den Betydning, Skolen hidtil har haft for Øens Sømandsbefolkning maa man — navnlig paa dette Tidspunkt, da en samlet Overvejelse af Navigationsvæsenets Forhold er umiddelbart forestaaende — nære Betænknelighed ved at foreslaa det omhandlede Tilskud inddraget.

3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

4. Tilskud til Udgivelse af Lærebøger. Beløbet paaregnes anvendt som Tilskud til Udgivelsen af 1ste Del af en ny Samling af Opogaver til Brug ved den nautiske Undervisning.

5. Understøttelser: a. og b. Rejseunderstøttelser m. v.; Understøttelser til værdige og trængende Elever. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

c. Understøttelse til forhenværende Navigationslærere. Beløbet er opført med 1,500 Kr. mindre end for Finansaaret 1914—15, idet flv. Bestyrer af Nordby Navigationsskole C. Drewsen er afgaaet ved Døden.

Til A. III. B. Eksaminer for Maskinister. 1. a. Lønninger. 1. Direktøren for Maskinistundervisningen. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

2. Eksaminatorer og Meddommere (anslaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

Beløbet fordeler sig saaledes:

2. Medlem af Eksamenkommissionen	Kr. 1,800
3. — — — — —	1,500
Eksaminatorer	3,800
Meddommere	6,200
	<u>Kr. 13,300</u>

1. b. Dagpenge og Rejseudgifter (anslaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

1. c. Andre Udgifter (anslaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

Beløbet paaregnes anvendt saaledes:

Tilsyn ved de skriftlige Udarbejdelser	Kr. 1,900
Lokaler til Eksaminernes Afholdelse i Kjøbenhavn	Kr. 2,800
udenfor Kjøbenhavn	200
	- 3,000
Eksamenkommissionens Kontorudgifter m. m.	5,000
Skrive- og Tegnmateriale, Beviser, Protokoller m. m.	1,800
	<u>Kr. 11,700</u>

2. Tilskud til de godkendte Maskinistkursus m. m. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

Beløbet fordeler sig saaledes:

Til de godkendte Maskinistkoler i Aarhus, Helsingør, Odense, Svendborg, Horsens, Aalborg og Rønne hver 1,000 Kr.	Kr. 7,000
Til Kjøbenhavns Maskinist-skole	1,500
Til Maskinistkoler som forbereder til de elektrotekniske Fag	2,200
Til Uddannelse af Lærere	400
	<u>Kr. 11,100</u>

3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler m. m. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

4. Ekstraordinær Udgivelse af Lærebøger. Til Hjælp til Be- stridelse af Udgifterne ved Udgivelsen af en ny Udgave af den til Forberedelsen til den almindelige Maskinisteksamen benyttede Lærebog i Naturlære samt af en ny Udgave af den til Forberedelsen til Motorpasserproven og begge Maskinisteksaminer benyttede Lærebog om Skibsmotorer foreslaas bevilget henholdsvis 600 Kr. og 1,000 Kr., de samme Beløb, som i Anledning af Udgivelsen af de foregaaende Udgaver er bleven bevilget (jfr. Anmærkningerne til Forslag til Finanslov 1910—11 ad § 19 e. II. B. II.).

5 a. og b. Understøttelser til ufornuende Maskinister og Motorpassere. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

c. Skoleskibet for vordende Sømand »Georg Stage«. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

Til B. Overordentlige Udgifter. 1. Tilskud til Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne. 1ste Del af et 5-aarigt Bidrag. Ved Finansloven for 1905—06, jfr. § 26 II. A. Nr. 9, blev der bevilget et 5-aarigt Bidrag, stort 1,000 Kr. aarlig, til »Forening for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne«. Ved Finansloven for 1910—11, jfr. § 26 II. C. Nr. 1 blev Bevillingen fornyet for 5 Aar. Fra Foreningen er nu fremkommet Andragende om, at der ogsaa i de kommende 5 Aar maa blive ydet den et Tilskud samt om, at dette maa blive forhøjet til 2,000 Kr. aarligt.

Idet man, for saa vidt angaar Foreningens Stiftelse, Formaal og Planer for dens Virksomhed, skal henvises til Bemærkningerne til for- nævnte § 26 II. C. Nr. 1. paa Finansloven for Finansaaret 1910—11 bemærkes, at Foreningen nu har oprettet Sømandshjem i følgende Havne, nemlig: Cardiff, Hamburg, Tyne Dock, North-Shields, Antwerpen, Rotterdam, Liverpool og Hull. Af en af Foreningens udarbejdet Statistik fremgaar det, at Foreningens Sømandshjem i Aaret 1912 blev besøgt af 1,871 norske, 1,396 svenske og 762 danske Søfolk. I samme Aar var Statstilskudet for Norges Vedkommende 4,000 Kr., for Sverigs 2,500 og for Danmarks Vedkommende 1,000 Kr., hvilket svarer til et aarligt Bidrag pr. Mand af henholdsvis 2 Kr. 15 Øre, 1 Kr. 83 Øre og 1 Kr. 31 Øre. Sverigs Statstilskud er i Aaret 1913 forhøjet til 3,000 Kr. Under Hensyn til det saaledes oplyste foreslaar man, at der ydes Foreningen et Tilskud, som ansøgt af Statskassen af 2,000 Kr. aarligt i 5 Aar.

3. Driftstilskud til Centralundervisningsanstalten i Radiotele- grafi som 3dje Del af en 3-aarig Bevilling paa indtil 4,000 Kr. aarlig. Samme Beløb som for Finansaaret 1914—15.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Der er kun indtraadt faa og smaa Forandringer i Ugens Løb hvad Fragtraterne angaar. Ladninger af næ-

(Fortsættes efter «Efter. for Søfar.»)

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

2156. Italien W.-Kyst. Elba. Scoglietto. Fyr forordret.
(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 406/869. Genova 1914.)
Scoglietto Fyr viser nu ret Et-Blink hver 4 s. 42° 49' 40" N. 10° 19' 55" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 59/18.9. København 1914.)

2157. Adriaterhavet. Oplysning om Miner.
Ifølge Indberetning fra den kgl. danske Konsul i Venedig er der saavel fra den italienske som fra den østerrig-ungarske Regerings Side blevet truffet omfattende Foranstaltninger for at befri Adriaterhavet for flydende Miner. Skibsfarten er derfor genoptaget og har næsten naaet sit sædvanlige Omfang.

2158. Østerrig-Ungarn. Miner udlagt.
(„Bericht aan Zeeverzenden“ Nr. 256/2347. 's-Gravenhage 1914.)
Den franske Regering har udlagt Miner paa østerrigsk-ungarsk Soterritorium og i Farvandet mellem Øerne ved Kysten af Dalmatien.

2159. Østerrig-Ungarn. Kanal von Sabbioncello. Orebic. Ankring forbudt.
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 42/1684. Pola 1914.)
Det er forbudt at ligge til Ankers om Natten paa Orebic Red. 42° 58' 1/2 N. 17° 10' 1/6 E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R; rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.
- England:
Scotland, west coast. — Loch Linnhe, northern part, and Lochs Leven, Aber and Eil.
Scotland, north-east coast. — Port and vicinity of Wick.
Japan, Inland sea. — Kobe and Hyogo bays.
Borneo. — Nosong point to Ambong bay.
River St. Lawrence. — Father point to Green island.
England, west coast. — River Mersey. Rock light to Runcorn.
North sea. — River Schelde, from the sea to Antwerp.
Mediterranean. — Calais to the River Schelde entrance.
India, west coast. — Achra river to Cape Ramas.
India, west coast. — Malabar coast from 9° 53' to 8° 40' north latitude.
China. — Plans in the Yang tse kiang.
North America, Bay of Fundy. — Brmer island to Gulliver hole.
North America, Nova Scotia. — Baccaro point to Pubnico harbour.
Scotland, west coast. — River Clyde, Dumbarton to Glasgow.
North sea. — Heligoland.
Atlantic ocean. — Portsmouth to Canary islands.
Wales. — Milford haven.
Borneo. — Silam harbour.
Wales, Milford haven, Pembroke reach.
Atlantic ocean. — British islands to the Mediterranean sea.
- Frankrig.
Iles Zafarines.
Côte de Saint-Gille.
Mouillage de Saint-Denis.
Mouillage de Saint-Paul.
Du cap Creux au cap Martin.
D'Alger à la frontière de Tunisie.
La Guadeloupe.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henshold til Forskrifterne for de under Dampskibs tilspisesten hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Americas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sortie Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde-* og *Længdebestemmelser* for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i *Parentes*, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Lybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne* er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i *Parentes*), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2122. Sverrig. Slukning af Fyr.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 43/1078. Stockholm 1914.)
Samtlige Fyr, der lyser til Søs, fra *Utlågan* Fyr E. efter til og med *Ölands Södra Udde* Fyr holdes slukkede indtil videre og Fyrskibe og Lystonder er inddragne. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/1084 og 2121. København 1914.)
2123. Rusland. Østersøen. Miner.
Ifølge Bekendtgørelse fra den russiske Regering er Arealet Nord for *Bredde-* parallelen 58° 50' N. og Øst for *Meridianen* 21° 00' E. saavel som *Indsejlingsfarvandet* til *Riga* Bugt og *Ålandsøernes* Kystfarvand at betragte som farligt at besejle paa Grund af ndlagte Miner.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/1084. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2124. Danmark. Sundet. Saltholm. Fyr slukkes.
Saltholm-Flak Fort Fyr vil blive slukket. 55° 42' 10" N. 12° 44' 11" E.
Lystonden *Saltholm-Flak NE.*, Lys- og Klokketønden *Lille-Grund NW.* og Lystonden *Søndre-Flak SE.* vil blive inddraget, og de 2 sidstnævnte erstattet med Vintersømærker.
2125. Danmark. Lille-Bælt. Baagø. Fyr slukket.
Baagø Fyr er slukket. 55° 17' 44" N. 9° 48' 09" E.
2126. Danmark. Lille-Bælt. Vejle-Fjord. Broyning-Hoved. Vrag borttaget.
Vraget af Galeasen *Annette*, der var sunket ud for *Broyning-Hoved*, er borttaget. *Broyning-Hoved*: c. 55° 41' N. 9° 41 1/2' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 58/2010. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2127. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Forandring af Sømærker opsat.
De 15 inderste røde Stager med Kost, som staar paa N.-Siden af en grave

2128. *Örskild. Anordningar för sjöfarande*. Nr. 43/1081. Stockholm 1914.)
Sanntfide *svenske* Fyr i *Kallegrat* S. fra og N. efter til og med *Tisslarne* Fyr holdes slukkede indtil videre, og Fyrskibe og Lystvænder er inddragne. *Tisslarne* Fyr: 57° 30' 39" N. 11° 43' 43" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2029 og 2121. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

2129. **Tyskland. Helgoland. Stormvarselssignaler.**
(„Bericht an Seefahrer“ Nr. 55/2909. Berlin 1914.)

Stormvarselssignalerne gives nu fra Signalstationen paa den E-lige Dæmning ved den ny Havn. 54° 10' 16" N. 7° 54' 11" E.

2130. **Holland. Texelstrøm. Sømærke forandret.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 251/2298. 2-Gravenhage 1914.)

Stuntpønden Nr. 3 a „*Robbenzand*“ er blevet forsynet med en afkortet Kegle som Topbetegnelse. 53° 03' 2 N. 5° 02' 6 E.

2131. **Holland. Zuidzee. Enkhuizen. Krabbersgat. Fyr tændt.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 253/2318. 5-Gravenhage 1914.)

Paa Høvedet af den W-lige Dæmning ved *Krabbersgat* er tændt et hvidt Fyr med En-formorkelser hver 5 s, Lys 3 s, Mørke 2 s. Flammens Højde: 9 m. 52° 42' 5 N. 5° 18' 5 E.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2132. **Italien. Oplysning om Lodsskibe.**

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 41/1682. Pola 1914.)

Ifølge de ny Lodsbestemmelser skal ethvert Lodsskib eller Lodsfartøj:

- a) agter føre Skibets eget Navn og Navnet paa Havnen, hvor det hører hjemme.
- b) være sortmalet med et hvidt Bælte.
- c) være mærket „*Pilota*“ eventuelt efterfulgt af Baadens Stationsnummer paa begge Sider af Bogen og paa Hækken.
- d) paa Skorstøsten, der altid er sort, og paa Søjlene være mærket med et „P“.
- e) om Dagen paa Toppen føre et blaat-hvidt-blaat lodret stribet Flag med et „P“ i det midterste Felt.
- d) om Natten føre de reglementerede Lanterner.

2133. **Italien S.-Kyst. Cotrone. Fyr forandret.**

(„Avviso ai Naviganti“ Nr. 399/848. Genova 1914.)

Fyret paa Molehovedet ved den ny Havn N. for Byen *Cotrone* er forandret til at vise Lys med En-formorkelser hver 4 s, Lys 2 s, Mørke 2 s. I øvrigt er Fyret uforandret. 39° 05' 20" N. 17° 08' 06" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 56/1972. København 1914.)

2134. **Grekønlund. Lomnos. Mudro Red. Paabud vedrørende Besejling.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 255/2340. 5-Gravenhage 1914.)

Besejling af *Mudro Red* er forbudt om Natten. Skibe, der nærmer sig Reden om Natten, skal undersøges af en Torpedojager, som krydser inden for 3 Sm fra Kysten ved *Kombi*, og kan derefter ankre uden for Batterierne ved Reden. Skibe, der handler med dette Paabud, eller som ikke efterkommer Torpedojagerens Ordre, vil blive beskadet. *Mudro*: 39° 52' N. 25° 17' E.

2149. **Norge. Kattand Fyr W. Farsund. Esvang Ledelyrlinie. Mindre Dybde.**

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/312. Kristiania 1914.)

9 m Baalen, der ligger omtrent midt imellem *Kattand* og *Kæra*, strækker sig E-ligere end vist i *norske* Kort Nr. 11, saa den kommer til at ligge i *Esvang* Ledelyrlinie, hvor den kun har 7 m Vand. I Sø bryder det paa Grunden. c. 58° 03' 22" N. 6° 50' 21" E.

2150. **Skotland. Firth of Forth. Inch Garvie S. Løb spærret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1652. London 1914.)

I Løbet S. om *Inch Garvie* er udlagt Spærringer, og det er forbudt at besejle Løbet. *Forth* Broen: 56° 00' N. 3° 23' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2151. **Island E.-Kyst. Seydisfjordi. Brimnes. Fyr flyttet.**

Brimnes Fyr er flyttet 22 m i Retning 246° (mislv. W. 7/8 S.) fra dets tidligere Plads paa 65° 18' (21") N. 13° 46' (45") W.

(Kort Nr. 191, 194 og 214. Islandske Lods Side 148. Fyr-Kort. Nr. 643)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 88/2016. København 1914.)

2152. **Spanien NW.-Kyst. Coruña Bugt og Bens Bugt. Lystvænder og Skærs Beliggenhed.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 251/2300. 2-Gravenhage 1914 og „Notice to Mariners“ Nr. 1620. London 1914 og spansk Kort Nr. 12 A.)

1. Lystvænderen ved *Miranika* Banke ligger c. 1/2 Sm S. for 4,6 m Skæret. 43° 24' 4 N. 8° 16' 2 W. (*spansk* Kort Nr. 12 A.).

2. I *Bens* Bugt er fundet: a) Et Skær med 3,6 m Vand paa 43° 23' 45" N. 8° 26' 55" W. b) Et tørfaldende Skær paa 43° 23' 10" N. 8° 27' 30" W. c) Et tørfaldende Skær paa 43° 22' 15" N. 8° 27' 45" W. d) Et tørfaldende Skær paa 43° 22' 00" N. 8° 27' 45" W.

3. *Fribidoiro* tørfaldende Skær ligger 1 Sm SW. for den i *engelsk* Kort angivne Plads. Skærets Plads er paa 43° 22' 07" N. 8° 28' 30" W. (*spansk* Kort Nr. 12 A.).

2153. **Afrika. Kap Det gode Haab. Table Bay. Undersøgelsesankerplads forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1639. London 1914.)

Undersøgelsesankerpladsen ud for *Cape Town* ligger nu imellem efternævnte 4 Liniær:

- a) En Linie trukket i Retning 34° (mislv. NE. t. E. 3/8 E.) fra *Green Point* Fyr.
- b) En Linie trukket i Retning 3° (mislv. NE. t. N. 3/8 N.) fra Fyret paa Bølgebryderen.
- c) En Linie trukket i Retning 60° (mislv. E. 1/4 N.) fra *Green Point* Fyr.
- d) En Linie trukket i Retning 330° (mislv. N. 1/4 W.) fra Fyret paa Bølgebryderen.

Fyret paa Bølgebryderen: 33° 54' S. 18° 25 3/4' E.

2154. **Newfoundland. Placentia Bugt. Iron Island. Fyr tændt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1655. London 1914.)

Et rødt, fast Fyr er tændt c. 170 m 76° (mislv. E. t. S. 1/4 S.) fra Øens W.-Punkt. Flammens Højde: 35 m. Sydsvidde: 8 Sm. Hvidt Taarn. 47° 02 3/4' N. 55° 06 3/4' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/2028. København 1914.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 00' 00" N. 7° 02' 40" E.

VI. *Vegernes Fyr, Sognefjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 185° til 200°, fri W. om E.-Landet i *Fjerlandsfjord*;
2. grønt i — — — — — 200° - 294°, fri S. om *Hellen*;
3. hvidt i — — — — — 294° - 304°.
4. rødt i — — — — — 304° - 357°;
5. hvidt i — — — — — 357° - 9°, fri E. om *Molsnes*;
6. grønt i — — — — — 9° - 52°.

Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 12' 45" N. 6° 34' 30" E.

VII. *Arnefjord Fyr, Sogn*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 20° til 23°, ind i *Arnefjord*;
2. grønt i — — — — — 23° - 115°, fri N. om Landet ved *Hanekamb*;
3. hvidt i — — — — — 115° - 129°, fri S. om *Næse*;
4. rødt i — — — — — 129° - 219°, fri E. om *Molsnes*;
5. hvidt i — — — — — 219° - 223°, fri W. om *Vangsen* ved *Vangnes*;
6. grønt i — — — — — 223° - 225°, ind paa *Vangnes*.

Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 04' 10" N. 6° 26' 30" E.

VIII. *Dingenes Fyr, Eivindvik*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 357°, fri W. om *Mjanes*, til 3°, fri E. om *Storholmen*;
2. rødt i — — — — — 3° til 78°, fri N. om *Lille Lihellen*;
3. hvidt i — — — — — 78° - 83°, fri S. om 2, 8 m (9 Fods) Baaen S. for *Store Lihellen*;
4. grønt i — — — — — 83° - 151°, fri E. om *Stabben* og *Systenbaaene*;
5. hvidt i — — — — — 151° - 195°, fri W. om *Fallebofsat*;
7. rødt i — — — — — 195° - 204°.

Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 02' 05" N. 5° 01' 35" E.

IX. *Faalefoten Fyr, Eivindvik*. Fyret er et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 168°, fri E. om *Systenbaaene*, til 172°, fri W. om *Dingenes*, men ikke fri af *Mjanes*;
 2. rødt i — — — — — 172° til 83°, fri N. om *Grimstadholmene*;
 3. hvidt i — — — — — 83° - 86°, fri S. om *Hæsa*.
- Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 58' 20" N. 5° 02' 30" E.

2146. **Norge. Hestkjær Fyr S. Langø—Kjøen**. Oplysning om Dybde.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/310. Kristiania 1914.)
I Sundet mellem *Langø* og *Kjøen* skal Dybden i det E.-lige Løb ved *Kjøen S.*-Pynt være 3,1 m og i det W.-lige Løb ved *Langø E.*-Pynt være 2,2 m. Løbene vil blive nærmere undersøgt. c. 63° 04' N. 7° 30½' E.

2147. **Norge. Bjørnsund SE. Gorsen. Skatsund. Baae**.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/311. Kristiania 1914.)
Paa NE-Siden af *Øen Gorsen* omtrent midt i det NE-lige Indløb til *Skatsund* er rapporteret en Baae med 3,7 m Vand, hvor *norsk Kort* Nr. 34 angiver 9,4 m (5 Fv.). c. 62° 51' 5 N. 6° 56' 4 E.

2148. **Norge. Molde. Bolsø W. Islandsvaag NW. Baae**.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/308. Kristiania 1914.)
En Baae, der er netop overflydt ved Lavvande, er rapporteret at ligge c. 600 m NW. for *Islandsvaag* paa *Faaro* i Nærheden af det Sted, hvor *norsk Kort* Nr. 33 viser

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsreglementet hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2135. **Sverrig. Bråviken. Näfvokvarn. Fyr tændes**.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 43/1077. Stockholm 1914.)

Ved *Näfvokvarn* skal tændes et hvidt, rødt og grønt Lyssfyrt, der viser To-Lyn hver 6 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra Land til c. 294°.
2. hvidt i — — — — — c. 294° til c. 299°;
3. rødt i — — — — — c. 299° - c. 311°;
4. grønt i — — — — — c. 311° - c. 68°;
5. hvidt i — — — — — c. 68° - c. 79°;
6. rødt i — — — — — c. 79° - c. 93°;
7. hvidt i — — — — — c. 93° - Land.

Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. c. 58° 37' 21" N. 16° 48' 50" E.

2136. **Finland. Bottniske Bugt. Oplysninger**.

Ifølge Indberetning fra den kgl. danske Gesandt i *Petrograd* er foruden *Raumo* og *Maenylato* nu ogsaa *Kemi* aabnet for Skibsfart. Hvad de andre Havne ved *Bottniske Bugt* angaar, er vedkommende *russiske* Myndighedens Standpunkt det, at Skibe paa egen Risiko kan sejle ind i disse og ogsaa i Almindelighed kan paaregne Tilladelse til at laste og afgaa. Der findes imidlertid ingen Lodser, og alle Fyr er slukkede. Det bemærkes, at der er udstedt Forbud mod Udførsel af Pitrops fra *finske* Havne.

2137. **Tyskland. Frisches Haff. Königsberger Rinne. Vrag**.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 56/2960. Berlin 1914.)

I *Königsberger Rinne* er Fartøjet *Amalie* sunket i Nærheden af Tonde V c. 50 m fra den røde Tøndelinie. Tonde V: 54° 40' 48" N. 20° 20' 9" E.

II. **Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt**.

2138. **Danmark. Sundet. Drøgten Fyrskib. Taagesignal midlertidig ophørt**.
Fra *Drøgten Fyrskib* gives indtil videre ikke Taagesignal. 55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2139. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Hadsund E. Vrag borttaget. Vraget af Skonnereten *Maren*, der var sunket 1 Sm E. for *Hadsund* Jernbanebro, er borttaget. Jernbanebroen: 56° 42' 1/4" N. 10° 07' 1/4" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/1701. København 1914.)

2140. Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib SW. Vrag. Vraget vil blive eftersøgt og afmærket med en Vragvager. *Østre-Flak* Fyrskib: 56° 58' (25") N. 10° 53' (42") E.

2141. Sverrig. Kattegat. Göteborg. Sannegårdshamnen. Fyr tændt.
(„Underrättelser för sjöfarare“ Nr. 43/1082. Stockholm 1914.)
Ved *Sannegårdshamnen* er tændt et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 4 S. Lys 2⁸, Mørke 2⁸. Flammens Højde: 5 m. Fyret vises fra en Due d'Albe. 57° 42' 18" N. 11° 55' 42" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1467. København 1914.)

2142. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Bolerøne. Huikjæla. Fyr tændes.
(„Bejledningsvejledning fra Fyrdirektøren“ Nr. 21. Kristiania 1914.)
Den 1ste November 1914 tændes *Huikjæla* hvide, røde og grønne Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 322°, *Store Raas* S.-Pynt, til 337°, fri W. om *Klauser*;
2. hvidt i — 337° til 358°, fri E. om *Værskjær* og *Hav*;
3. grønt i — 358° - 134°, fri N. om *Stenklos* og *Stenklasskjærbuuen*;
4. hvidt i — 134° - 137°, fri W. om *Troldhønskjærerne* og *Langskjærerne*;
5. rødt i — 137° - 144°.

Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 15de Jul—31ste Maj. 59° 11' 15" N. 10° 33' 20" E.
(Kort Nr. 286.)

2143. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Nærnesbugt. Baer. Afmærkning.
(„Efterretninger for Sjøfarende“ Nr. 9/350. Kristiania 1914.)
1. En Baer med 7 m Vand er fundet c. 225 m W. 1/2 S. for 5 m Baen N. for *Nærneslangen*.

2. En Baer med 6 m Vand er fundet c. 100 m N. t. W. 1/4 W. for Pynten ved Gaarden *Tangen* i *Nærnesbugt*. Baen er afmærket med en Stage.
3. 6,5 m Baen c. 200 m NW. t. W. for N.-Pynten af *Nærneslangen* er afmærket med en Stage.
5 m Baen: 59° 45' 55" N. 10° 31' 18" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

2144. Rusland. Ivide Hav. Divna Floden. Arehangelsk. Beresovi Kanal.
Ifølge Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i *Arehangelsk* var Dybden i *Beresovi* Dybde.
Kanal i Begyndelsen af Septemher d. A. 7,6 m (25 engelske Fod).
Som Følge heraf vil *Arehangelsk* Lodsere indtil videre — ved Høivande og uden Buserband — føre Skibe med 7,3 m (24 Fod) Dybgaende gennem ovennævnte Kanal.

Med Buserband vil ogsaa Skibe af større Dybgaende blive ført igennem, dog kun paa Betingelse af, at Skibet har mindst 0,3 m (1 Fod) Vand under Kølen 1 Time før det fra *Madjuga* Fyrtaarn signalerede Høivande.
Gennem *Mannaæ* Løbet vil Skibe af indtil 7 m (23 Fod) Dybgaende blive fremført af Lodsere i Løbet af 1 Høivande, Skibe af 7 m — 7,3 m Dybgaende i Løbet af 2 Høivande.

„Bejledningsvejledning fra Fyrdirektøren“ Nr. 21. Kristiania 1914.)
Den 1ste November 1914 tændes følgende Fyr:

I. *Troldsteinodden* Fyr, *Flakanger*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 314° fri S. om *Almholmen*, til 36° fri W. om *Skrolleren*;

2. rødt i — 36° til 74°, fri N. om *Smoskjær* og S. om SE-lige *Jossundbae*;

3. grønt i — 74° - 105°, omtrent midt imellem *Lille* og *Store Hanebæ*;

4. rødt i — 105° - 132°, fri N. om *Nordknausen*;

5. hvidt i — 132° - 137°, fri W. om *Sørskaka*;

6. grønt i — 137° - 160°, fri W. om *Sørflæsa*.
Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 28' 05" N. 10° 40' 10" E.

II. *Hellen* Fyr, *Bjugn*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 64° til 81°, fri N. om *Skielholmfu*;

2. hvidt i — 81° - 87°, fri S. om *Vellabaæ* og *Lærskjær*; vestre og østre *Lysflu* 1,2 m (4 Fods) Baer ligger i denne Lysvinkel;

3. grønt i — 87° - 168°, fri E. om *Rundklump* og *Rauskjærflu*;

4. hvidt i — 168° - 178°, fri W. om Landgrunden ved *Hellenslandet*.
Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 47' 35" N. 9° 37' 05" E.

III. *Almeningsflæne* Fyr, *Nordfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 210° til 262°;

2. hvidt i — 262° fri S. om *Tollenes*, til 284°;

3. grønt i — 284° fri N. om *Kirkens* og *Kvacholmen*, til 64°;

4. hvidt i — 64° fri N. om *Risøen*, til 75°;

5. rødt i — 75° fri S. om *Biskjænes*, til 124°;

6. grønt i — 124° fri S. om *Almeningsholmen*, til 165°.

Flammens Højde: 4 1/2 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 20de Jul—15de Maj. 61° 54' 10" N. 5° 15' 40" E.

IV. *Særrisskjær* Fyr, *Alfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 284°, fri S. om *Erakleskjær* ved *Skivænes*, til 311°, fri S. om *Skorpelagpen*;

2. hvidt i — 311° - 317°, fri E. om *Sulen* NE.-Pynt;

3. grønt i — 317° - 90°, fri N. om *Ransholmskallen*;

4. rødt i — 90° - 150°, fri E. om *Middfjordskjær* og *Araldflu*;

5. hvidt i — 150° - 155°, fri W. om *Bratholmene*;

6. grønt i — 155° - 187°.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 15de Jul—15de Maj. 61° 13' 30" N. 4° 57' 35" E.

V. *Nærones* Fyr, *Sognefjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 165° til 171°, fri E. om *Simlænes*;

2. hvidt i — 171° - 177°, fri W. om *Solsnes*;

3. grønt i — 177° - 317°, fri W. om Landet paa *Aurlandsfjorden* E.-Side;

4. hvidt i — 317° - 325°, fri E. om Landet paa *Aurlandsfjorden* W.-Side.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1609. China, East Coast—Yang Tse Kiang Approach. Amberst rocks—Obstruction reported north-westward of. Position. At a distance of about 2 miles north-westward from Amberst rocks. Lat. $31^{\circ} 11' 10''$ N., long. $122^{\circ} 20' 40''$ E., on chart No. 1602. Details. The S.S. Tainn Maru is reported to have struck a submerged obstruction, possibly a wreck, with a depth of about 6 feet over it. Note. A depth of 1 fathom, surrounded by a danger line, has been placed on the charts in this position given above and marked "Obstruction (1914)." (Notice No. 1609 of 1914, dated 5th October.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse Kiang, No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse Kiang, No. 2412, Amoy to Nagasaki, No. 2347, Nipon, Kiushu, and Shikoku, &c. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liat-tung. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 380, 386.

No. 1610. Eastern Archipelago, Java Sea—Anak Kangeang Islands. Arahau island—Shoals reported astward of. (a) Position. At a distance of $3\frac{1}{10}$ miles, 81° (N. 80° E. Mag.), from the north extreme of Arahau island. Lat. $6^{\circ} 30' S.$, long. $115^{\circ} 47\frac{1}{2}' E.$ Depth. 5 fathoms. (b) Position. At a distance of $5\frac{1}{10}$ miles, 86° (N. 85° E. Mag.), from the north extreme of Arahau island. Depth. Not ascertained. Remarks. The position on the charts has been surrounded by a danger line and marked "Shoal reported (1914)." Variation. 1° E. (Notice No. 1610 of 1914, dated 5th October.)

Charts affected. No. 1654, Island of Java, eastern portion, No. 2637, Makassar strait, south part. No. 941b, Eastern Archipelago, sheet 2. Publication. Eastern Archipelago Pilot, Part II., 1913, page 179.

No. 1622. Malacca Strait—Sumatra. Sungi Panai approach—Alterations in buoyage. Position. Tanjung Perapat, lat. $2^{\circ} 44' N.$, long. $100^{\circ} 03\frac{1}{2}' E.$ Details. Two light-buoys recently established in Sungi Panai approach. Remarks. The following buoys have been withdrawn: (a) The black conical buoy with staff and ball formerly situated in the position of the northern of the two light-buoys mentioned above. (b) The white conical buoy and the two black can-buoys formerly situated in West channel. (Notice No. 1622 of 1914, dated 9th October.)

Charts affected. No. 794, Pulo Berhala to Cape Rachado, No. 1355, Malacca strait, No. 2760, Aceh head to Chingkok bay. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 117; Revised Supplement, 1913.

No. 1630. Bay of Bengal, Burma. Bassein river—Buoys withdrawn. Position. (a) Lat. $16^{\circ} 11\frac{1}{4}' N.$, long. $94^{\circ} 34' E.$ Name. Ridge. Description. Black conical. Position. (b) Lat. $16^{\circ} 17\frac{1}{2}' N.$, long. $94^{\circ} 39\frac{1}{2}' E.$ Name. Sesostris rock. Description. Black conical. Position. (c) Lat. $16^{\circ} 24\frac{1}{2}' N.$, long. $94^{\circ} 42' E.$ Name. Pariah rock. Description. Black conical. (Notice No. 1630 of 1914, dated 10th October.)

Charts affected. No. 834, Bassein river and approaches, No. 823, Koronge island to White point. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, pages 449, 450.

sten alle Slags synes at være til Stede i voksende Maal, og der opnaas gennemgaaende gode Fragter, men det maa ikke forglemmes, at Skibenes Udgifter ogsaa er steget kolossalt samtidig med, at der i mange Tilfælde lurer Farer i Retning af lange Ophold. Opbringelser etc. Navnlige i en Række franske Havne møder Skibene langt Ophold, og Ekspeditionerne paa de britiske Kulpladser er gennemgaaende ogsaa sløje. — En Del danske Skibe blev alter i den forløbne Uge opragt, men de fleste af dem faar efter et kortere eller længere Ophold igen Lov til at gaa. Der blev bl. a. sidst sluttet:

Østen. Soyabønner fra Vladivostock 35/ til U. K. pr. Oktober. Sukker fra Java 32/6 Marseille eller udsøgt Havn U. K., Oktober—November. Kurrachee 16/6 à 16/9 (+ 1 pCt.) udsøgt Havn U. K., 6 d. ekstra to Lossehavne, November.

Sortehavet etc. Alt ligger stadig stille paa Grund af Dardanellernes Spærring.

Middelhavet. Asfall Syracuse og Mazarelli 9/ London, prompt. Eris 5/9 Benisaf/Garston (4,000), 5/6 Hornillo Bay/Glasgow (2,700), 6/6 Huelva/Jarrow (2,800), 8/3 nordlig U. S. Havn (5,500), de sidste to paa "Tinto terms". Fra Bilbao 4/6 Glasgow eller Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn 4/9 Montreal/Genua. Oktober—5. November, fra Baltimore etc. eller New York 5/ à 5/3 Skandinavien, Oktober—November. Baltimore/London 2/3 for Havre (25,000 Qrs.), November. New Orleans eller Galveston 3/6 til udsøgt Havn U. K., 4/6 à 4/7½ Genua eller Marseille, November—10. December. Paa "net Form" fra Golfen 16/6 Liverpool, Oktober, 23/6 Danmark pr. November, 22/6 fra Savannah. Kul Virginia 14/6 à 15/ Vestitalien, 15/6 Monte Video, prompt. For Tommer fra Golfen 110/ River Plate, November. Bomuld

41/6 Liverpool, Oktober—November, paa "net Form" 17/ Genua, prompt. og for Havre 4/ à 4/6 Genua.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Gransen 24/ U. K., Oktober, 22/6 pr. November, 20/ pr. December, alt med 6 d. Reduktion direkte Havn. Buenos Aires eller La Plata 21/ U. K., ingen Reduktion direkte Havn. Annulering 15. November. Til Skandinavien er gentaget 32/6 pr. December.

Østersøen. For Kortprops fra Øst- eller Nord-sverig noteres 42/6 à 45/ til Østkyst Kullhavn, men der gøres ingen Forretninger, da Tyskland betragter Props som Kontrabande. De til Swinemünde indbragte props-lastede Skibe holdes stadig tilbage. For skaaren Last noteres 30/ à 32/6 fra Gelle, Sundsvall eller Hudiksvall Distrikt til London, Hull eller Grimsby, 35/ à 37/6 til Vestkysten eller Kanalen. Fres. 82—85 Bjælker til Aleksandria. For D. B. B. betalles 34/ Piteå/Hull (700), 31/6 Sundsvall/Grangemouth (450).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/6 à 7/ Danmark (c. 2,000), 4/ à 4/6 London (2,000—5,000), 7/6 Havre (1,500), 8/3 à 8/6 Rouen (1,500—2,500), 8/6 Bordeaux (3,300), 9/3 Algier (3,400), 10/ à 10/3 Genua eller Savona (4,000—6,000), 10/1½ Neapel (4,000). Fra Humberen 7/6 Oxelösund (1,000), 7/9 Gelle (2,800), 8/ à 8/3 Rouen (2,000—3,000), 9/ Barcelona (2,000), 9/6 Livorno (4,000). Firth of Forth 7/ à 7/6 danske Havne (1,200—1,500), 8/3 à 8/6 Rouen (1,800—2,500), 10/6 Genua (4,000). Fra Cardiff eller Newport 7/6 à 8/ Rouen, 7/6 Oporto (1,400), 8/ Genua (4,000—5,000), 9/3 Port Said (4,500), 12/3 Ancona (5,000), 7/ Las Palmas eller Teneriffa (3,200), 11/6 à 11/9 River Plate (5,000—6,000), 12/6 Rio Janeiro (5,300).

Skrevet den 27. Oktober 1914.

Regnskal

(1)

Kasse- og
S/S. „Danma

1914	Neapel	Bilag Nr.	Kasseregnskab		Debet		Debet		Debet		Debet	
			Indtægter	Udgifter	Egentlige Skibs- udgifter	Befragtn. og Adresse- kommiss- sion	Udgifter v. Losning og Ladning	Repara- og Ved- holde				
Februar	17	A. Lacone, Neapel. Rest af Kulfragten. £ 875.0.0 ÷ Forskud £ 500.0.0 = £ 375.0.0, Kurs 25,30 = Lire	—	9,487 50								
	18	Udlosning af Kullasten. 2,800 Tons à à Lire 1.10	1		3,080 00				3,080 00			
		Leje af Losningsredskaber	2		300 00				300 00			
		Vejning af Lasten	3		500 00				500 00			
	19	Klarering	4		146 00	146 00						
		Lods ind og ud	5		180 00	180 00						
		Tonnageafgift Lire 1.00 pr. Reg. Ton..	6		1,540 00	1,540 00						
		Dansk Konsulatgebyr	7		140 00	140 00						
	20	Toldbodformaliteter	8		36 50	36 50						
		Gratifikationer										
		Told- og Sanitetsopsyn	—		20 00							
		Lodsen Lire 10.00, Tolken Lire 12.00 .	—		22 00							
		Sundheds-Pas	9		8 00							
		Telegrammer, Porto og Smaaudgifter ..	—		30 20							
	21	Nattevagt, Baadleje etc.	10		80 00							
	21	Vand til Kjedlen	11		150 00							
		Vand til Skibets Proviantering	11		100 00							
		Apothekerverer	12		40 20							
		Rekvisiter til Dækket	13		80 60							
		Do. til Maskinen	14		120 00							
		Provianthandlerens Regning	15		198 20							
	22	Sendt til Rederiet										
		Anvisning b/b Kjøbenhavn, stor Kr. 1944.00, Kurs 0.72	—		2,700 00							
		Overført til Debet egen Konto	—		15 80							
		Lire			9,487 50	9,487 50	2,042 50			3 880 00		

Neapel-Regnskabet.

	Rekapitulation	
	Debet	Kredit
Egentlige Skibsudgifter	Lire 2,042,50	
Ladning og Losning	» 3,880,00	
Dæksrekvisiter	» 80,60	
Maskinrekvisiter	» 270,00	
Proviant	» 298,20	
Diverse Udgifter	» 200,40	
Remisse til Rederiet	» 2,700,00	
Egen Konto	» 15,80	
Fragt, Rest		9,487,50
	Lire 9,487,50	9,487,50

Neapel, den 22. Februar 1914.

F. C. Nielsen,
Fører af S/S. »Danmark«.

(Fortsætt

Frugtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er der igen videre Forandringer i nogen Retning at opvise. Danmark har fra Provinserne haft flere Byglaster fremme, navnlig til Kjøbenhavn 15 Øre samt Hvede fra sjællandske Havne til Fyen og Jylland. Kjøbenhavn er ikke overdreven livlig, men oplager dog Tonnage, saaledes sluttedes for Hvede til Aarhus 15 Øre, Horsens 17 Øre, Odense 18 og 17 Øre, Solsikkekager til Børgense 19 Øre, Præstø omkring 17 Øre, samt Kul til Issefjorden 18 Øre, Mariager 17 Øre. Om

Frigivelse af de i England stoppede til Kjøbenhavn bestemte Hvededampere foreligger der endnu intet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med en firemastet Motorskonnert, bygget paa Frederikshavns Skibsværft til Det østasiatiske Kompagni, foretoges den 15. ds. Prøvefart, der faldt tilfredsstillende ud. Skibet, der maaler 290 Tons, har faaet Navnet »Samsø« og skal gaa i Fart paa Vestindien og Afrika.

relse i Skibe.

telse.)

ningsbog.

nskab.

Debet	Debet	Debet	Debet	Debet	Debet	Debet	Debet	Mig selv		Kredit	Anmær- ninger		
Kul	Dæks- rekvisiter	Maskin- rekvisiter	Proviant	Hyre til Mand- skabet	Assurance	Diverse	Remisse til Rederiet	Debet	Kredit	Frugt og Frugt- forskud			
										9,487	50		
						20	00						
						22	00						
						8	00						
						30	20						
						80	00						
		150	00	100	00								
	80	60				40	20						
		120	00										
				198	20								
								2,700	00				
										15	80		
80	60	270	00	298	20	200	40	2,700	00	15	80	9,487	50

Den 21. ds. foretoges Provetur med fremstet Staalskonnert «Phoenix» af Svendborg, bygget paa Ring Andersens derværende Staalskibsværft. Skibet lader 550 Tons D. W., er forsynet med dobbelt Bund overalt (Vandballast) og Motorspil paa Dækket til Losning. Driftsmotoren, 160 E. H. P., er leveret af Christoffersens Motorfabrik i Holeby. Skibet er bygget til A/S. Phoenix, hvis Bestyrelse bestaar af Grosserer Harder, Sagfører R. Paulsen og Mægler R. S. Hansen. Dets Fører er Kaptajn E. Jørgensen fra Thura. Proveturen, der fandt Sted i stærkt Stormvejr, forløb til alle Parter fulde Tilfredshed.

Nyt Dieselmotor Skib. Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeris Skibsværft satte den 24. ds. et nyt, stort dobbeltskrue Dieselmotor Skib til Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockholm, i Vandet. Dimensionerne er: 362' x 51' 3" x 25' 6"; Bæreevnen: 6,500 Tons Dødvægt, og Hestekraften: 2,000 I. H. K. fordelt paa to Hovedmotorer.

Det er det femte Dieselmotor Skib, som Burmeister & Wain bygger for Rederiaktiebolaget Nordstjernen, og paa den ledige Bedding lægges Kolen til endnu et Dieselmotor Skib til samme Firma. Skibet fik Navnet «Pacific».

Den 20. ds. er en Staal-Skruedamper lobet af Stablen paa Skinner & Co.s Værft i Newcastle-on-Tyne, som er bygget for Regning Hr. Otto Thoresen i Kristiania. Skibet, der er af «shelter-deck» Typen, er bestemt til Fart mellem Norge og Syd-Amerika; det er forsynet med de nyeste Indretninger for Losning og Lastning, elektrisk Lys og traadløs Telegraf. Maskinerne, der er leveret af North Eastern Marine Engineering Co., Ltd., Wallsend-on-Tyne, er «triple ekspansions», og forsynes med Damp fra tre store Rørkedler af Staal, som arbejder ved højt Tryk under kunstigt Træk efter Howdens System og er udstyret med Schmidts Overhedere. Skib og Maskiner er bygget til Norske Veritas højeste Klasse, under dette Selskabs særlige Kontrol. Skibet fik Navnet «Salerno».



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Bodil, Winslow, afg. Aalborg 24./10. til Hudiksvall. — Hebe, Gregersen, ank. Kemi 27./10. — Nordsoen, Nielsen, pass. Ardrossan 27. 10. for Barcelona. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 26. 10. for Karlskrona. — Ulla, Hansen, ank. Hernösand 26./10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Delfzijl 26./10. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 26./10. for Malmö. — Olga, Christensen, afg. Kemi 26./10. til Kings Lynn. — Yrsa, Larsen, afg. Kemi 26./10. til Sutton Bridge. — Thyra, Lund, ank. Mazarron 25./10. — Fylla, Brinch, ank. London 25./10. — Gerda, Rasmussen, ank. Liverpool 25./10. — Laura, Thøgersen, ank. Gelle 25./10. — Valborg, Jepsen, pass. Helsingør 24./10. for Gibraltar. — Stella, Schiff, ank. Esbjerg 27./10. — Marie, Nielson, afg. Ardrossan 23./10. til Valencia. — Dagmar, Sørensen, afg. Hull 24./10. til Höganäs. — Nexos, Basse, ank. Liverpool 23./10. — Anna, Jessen, afg. Immingham 23./10. til Oxelösund. — Luger, Skou, ank. Garston 23./10. — Nancy, Pedersen, ank. Newcastle 23./10. — Norma, Degn, ank. Høhusund 20./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-

koff. Folkenberg, ank. Fredericia 20./10. — Johan Siem, Wittenkamp, ank. Kalundborg 22./10. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Burntisland 24./10. — Rnss, Petersen, afg. Miramichi 15./10. til Dublin. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Blyth 27./9. til Mobile. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Oxelösund 26./10. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Pugwash 14./10. til Newport. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Preston 9./10. til Savannah. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Belfast 20./10. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Ardrossan 17./10. til Galveston. — Newa, Dahl, afg. Portishead 17./10. til Savannah.

Dania. Ely, Lorentzen, ank. Livorno 26./10. — Nelly, Clausen, ank. Avilis 17./10. — Lilly, Bang, ank. Irvine 26./10. — Alexy, Sørensen, ank. Hull 24./10. — Dagny, Clausen, pass. Kjøbenhavn 27./10. for Sharpness. — Mary, Duhn, pass. Ardrossan 27./10. for Karlskrona.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon ank. Port Said 23./10. udg. — Tranquebar pass. Gibraltar 25./10. udg. — Tongking pass. San Kilda 24./10. udg. — Annam pass. Gibraltar 25./10. udg. — Kina afg. Cardiff 7./10. udg. — Bintang afg. St. Thomas 19./10. udg. — Samui afg. New York 15./10. for Malta. — Jutlandia afg. Kristiania 24./10. udg. — Cathay afg. Glasgow 3./10. udg. — Malakka afg. St. Thomas 16./10. udg. — Fionia ank. Singapore 24./10. hjemg. — Selandia pass. Gibraltar 22./10. hjemg. — Arabien afg. Karatsu 21./10. hjemg. — Indien afg. Port Said 18./10. hjemg. — Siam afg. Penang 24./10. hjemg. — Transvaal ank. Kjøbenhavn 27./10. — Natal afg. San Francisco 19./10. hjemg. — Rhodesia afg. Durban 7./10. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix pass. Dunnet Head 24./10. udg.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Methil 20./10. — Anna Mærsk ank. Archangel 6./10. — Arnold Mærsk afg. Norfolk 11./10. — Chassie Mærsk ank. Korsør 19./10. — Eleonora Mærsk afg. Ardrossan 9./10. — Hulda Mærsk ank. Methil 23./10. — Laura Mærsk ank. Jacksonville 14./10. — Lexa Mærsk ank. Korsør 26./10. — Peter Mærsk ank. Dublin 24./10. — Sally Mærsk ank. Galata 29./9.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Aarhus 16./10. — Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 21./10. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Blyth 25./10. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Blyth 24./10.

Ero. Energi, Jensen, ank. Methil 24./10. — Enigheden, ank. Svendborg 26./10.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Hans Jensen ank. Kjøbenhavn 27./10. — Freja afg. Uddevalla 27./10. til Hafstern.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Oran 20./10. — Martha, Christensen, afg. Ystad 24./10. — Elna, Rathje, ank. Oxelösund 25./10. — Therese, Pedersen, afg. Genua 24./10. — Har-

riet, Larsen, ank. Oxelösund 25./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Port Empidocle 23./10. — Simone, Olesen, ank. Cardiff 23./10. — Jeanne, Olsen, ank. Pillau Maen 26./10. — Vera, Riso, afg. Patras 22./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Oxelösund 25./10. — Annine, Leth, ank. Mariager 25./10. — Betty, Lagesen, afg. Gourine 26./10.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Blyth 26./10. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Aalborg 28./10. — Nordpol, Nielsen, afg. Leith 20./10. til New York. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Göteborg 28./10.

Sejlskibe.

Svendborg. Helge, Nielsen, ank. Troense 24./10. — Ellen Kirstine, Christensen, ank. Middleshro 22./10. — Hans Emil Skov, ank. Råfö 21./10. — Ragnhild, Wilde, ank. Umeå 22./10. — Concordia, Henriksen, ank. Skelskjør 19./10. — Otto, Klug, ank. Kastrup 20./10.

Ero. Argo, Clausen, ank. Grangemonth 19./10. — Vesta, Andersen, ank. West Wemyss 19./10. — Albertina, Madsen, ank. Fredericia 22./10. — Activ, Albertsen, ank. Placencia 19./10. — R. Fabricius, Hansen, ank. St. John N. F. 20./10. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Randers 20./10. — Valkyrien, Weber, afg. Dysart 18./10. til Svendborg. — Signe, Hansen, ank. Kjøbenhavns Frihavn 18./10. — Mindet, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 20./10. til Guldborg. — Argent Petersen, Frederiksen, ank. Queenstown I. O. 20./10. — Mary, Andersen, afg. Kjøbenhavn 19./10. til Lübeck. — Vega, Olsen, ank. West Bay 20./10. — Solon, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Katrine, Boye, ank. Montrose 20./10. — Atlantic, Rasmussen, ank. Frederikshald 21./10. — Mary, Andersen, ank. Lübeck 21./10. — Kiara, Christensen, ank. Svendborg 21./10. — Mester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 21./10. — Juno, Gottfredsen, ank. Kjøbenhavn 21./10. — Kodan, Hansen, ank. St. Thomas 21./10. f. O. — Herkules, Bager, ank. Aarhus 23./10. — Hamlet, Rasmussen, ank. Belloram 23./10. — Minde, Rasmussen, ank. Hobro 23./10. — Nordland, Albertsen, ank. Randers 23./10. — Mars, Olsen, ank. Augustenborg 24./10. — Adjector, Kock, ank. Haderslev 25./10. — Viking, Weber, ank. Tranebjerg 26./10. — Juno, Gottfredsen, afg. Kjøbenhavn 24./10. til Nystad. — Gertrud, Christensen, ank. Dundee 24./10. — Yrsa, Hansen, afg. Smokay 24./10. — Sophi, Mollemann, ank. Aarhus 25./10. — Duen, Hay, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Cocos, Hansen, ank. Solvesborg 24./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. Oktober 1914. — Finanslovsforslaget 1915—1916. (Fortsat.) — Fragtmarkedet. — Regnskabsførelse i Skiibe. (Fortsættelse.) — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dens Agenter i Provinsbyerne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1158, 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegraf-Adresse: Telefon Nr.
Kriktisnegade 1. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 10124

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: Telegraf-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenagene 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.
i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegraf-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“. Central 256 og 10766.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
Iste Klassees Skræderi og Herreklædning.
Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klassees Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekонтроlerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Indreg. Varemærke

Frederikshavns Værft og Flydedok R/S
FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6401.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 63 Telf. 120.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. B.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1517,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Härnäs, 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 & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

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 Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædnøder.

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.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at Stated autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

LANDMANDSBANKEN

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibshanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

Telefon 5430. SKIBE. Telgr.-Adr.: „Frølgade“.

Køb og Salg samt Kontrahering af

Damp-, Sejl-

og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres

hurtigt og solidt til moderate Præer.

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872),

anbefaler sig med Levering

af alle Slags Baade.

Slagterforretningen

„JØMSBORG“

AARHUS, via A vis Rullebroen.

All Kød og Delikatessevarer til

Skibsproviantering.

Hurtig og reel Betjening.

M. P. Jørgensen. Slagtermester

Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. A. NYHOLM Tlf. 2159

2159 Havnegade 28, Aarhus

Al Slags

Proviant og Skibsrekvisitter

Billigste Priser. Reel Betjening.

ZOOL. HAVE

i København

køber gerne for den

brugbare Dyr.

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 BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste 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

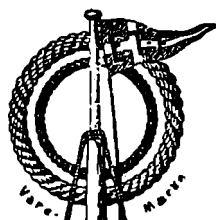
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, I hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side nr. 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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbessmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra Kjøbenhavn, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra Kjøbenhavn, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra Kjøbenhavn hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Dewarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra Kjøbenhavn, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra Kjøbenhavn og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

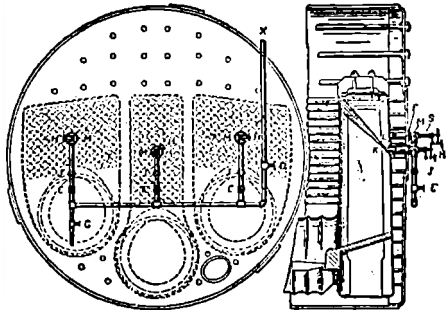
Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. November 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Henser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røgkammerlørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower 100 Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

BLOM & Co., NORRKÖPING,

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

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 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“.

TUX-RAAOLIE- MARINE- MOTORER

MOTORSPIL MOTOR- DYNAMOER HAM

etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.
BRUGES OVER HELE VERDEN
1912 & 1913 **GULDMEDEILLE** 1912 & 1913
TUXHAM MASKINFABRIK
KJØBENHAVN, VALBY

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

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. indtegnat 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.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Heden eller Havnen.

Telegramdr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibshypothekbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Ukadellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekantor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjærch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nynavnsbroen.

Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjærch-Jensen.

Telefon 7262.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til O. F. O. S.

Nylig udkom:

Nautisk Almanak for 1915.

Udgiven af

J. A. D. J. Bildsøe,
Navigationsdirektor.

75 Øre.

Faas i Bogladerne.

G. E. C. GADS FORLAG

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{H/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frugtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — — Støttelefon 4. —

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus for befarne Sø-
mænd, Kokke og Begyndere
fra 1. Novbr., som sædvanlig
35 Kr. maanedlig. Nærmere
ved Henvendelse.

VILH. RASCH,
Forstander.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsprovantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Søj- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindsløv, Vesteraagade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

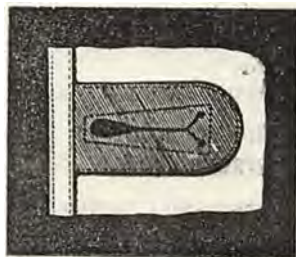
Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle.

Faaest overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Kjøbenhavn, den 5. November 1914.

Hele Nordsøen erklæres officielt for Krigsskueplads. Det engelske Admiraltiet meddeler den 3. ds.:

I den sidste Tid har Tyskerne paa Maa og Faa udlagt Miner i rum Sø paa Hovedhandelsvejen fra Amerika til Liverpool via Nord-Irland. Fredelige Handelsskibe er allerede bleven sprængt i Luften som Følge af denne Fremgangsmaade, og Menneskeliv er derved gaet tabt. Dampere »Olympic« er kun ved et heldigt Tilfælde undgaaet denne Skæbne, men til Trods for Advarsler fra britiske Krydsere er andre britiske og neutrale Skibe bleven ødelagt. Disse Miner kan ikke være udlagt af noget tysk Krigsskib; de maa være udlagt af et eller andet Handelsskib, der førte neutralt Flag, og som var kommet ad Handelsvejene tilsyneladende i fredeligt Formaal, og, idet det benyttede sig af neutrale Handelsskibes Ukrænkelighed, tøjlesløst og hensynsløst udsaaede Farer for alle deres Liv, der sejler til Søs, om Ven eller Fjende, civile eller militære. Mineudlægning under neutralt Flag og Rekognosceringer, udført af Trawlere, Hospitalsskibe og neutrale Skibe er karakteristiske Udslag af Tyskernes Krigsførelse til Søs.

Under disse Omstændigheder har Admiraltiet af Hensyn til de store Interesser, der staar paa Spil for den britiske Flaade, for den fredelige Handels Sikkerhed i rum Sø og for Opretholdelsen indenfor Folkerettens Grænser af Handelen mellem de neutrale Lande anset det for nødvendigt at træffe særlige Forholdsregler og bringe dem i Anvendelse overfor de ny Omstændigheder, under hvilke Krigen nu føres.

Admiraltiet erklærer derfor, at hele Nordsøen maa betragtes som en militær Krigsskueplads. Indenfor Grænserne af denne Krigsskueplads vil Handelsskibsarten af alle Handelsdampere fra alle Lande, Fiskefartøjer og alle andre Skibe være udsat for de alvorligste Farer fra Miner, som det har været nødvendigt at udlægge, og fra Krigsskibe, der aarvaagent ved Dag og Nat søger efter mistænkelige Fartøjer. Alle Handels- og Fiskefartøjer, af hvad Art nævnes kan, advares derfor mod de Farer, de udsætter sig for ved at begive sig ind paa denne Krigsskueplads, undtagen under streng Overholdelse af Admiraltiets Bestemmelser.

Der vil blive gjort alle Anstregelser for at bringe denne Advarsel til de neutrale Landes og de paa Søen værende Skibes Kendskab; men Admiraltiet erklærer, at alle Skibe, der overskrider en Linie fra det nordligste Punkt af Hebriderne over Færøerne til Island, gør fra 5. November at regne dette paa deres egen Risiko.

Skibe fra Lande, der ønsker at drive Handel til og fra Norge, Østersøen og Danmark, raades til, hvis de er for hjemgaaende, at gaa gennem den engelske Kanal og Strædet ved Dover. Der vil der blive givet dem Anvisninger til Sejlads, der, forsaavidt Storbritannien angaar, vil bringe dem sikkert op langs Østkysten af England til Farne-Øerne, hvorfra der, om muligt, vil blive anvist dem en sikker Vej til Kap Lindesnæs; derfra skal de gaa mod Nord eller Syd, eftersom deres Bestemmelse er, idet de holder sig saa nær Kysten som muligt. For Skibe, der er for udgaaende, gælder de modsatte Bestemmelser.

Ved nøje at holde sig til disse Ruter vil Handelsskibe fra alle Lande være i Stand til at naa deres Bestemmelsessted i Sikkerhed, forsaavidt Storbritannien angaar, men enhver Afvigelse fra den saaledes angivne Kurs, selv om det kun er nogle faa engelske Mil, vil let kunne have skæbnesvangre Følger.

Et Minefelt ud for Irlands Nordkyst. Det engelske Dampskib »Manchester Commerce«, er i Følge Meddelelse fra London af 28. f. M., stødt paa en Mine ud for Irlands Nordkyst og sunket, hvorved Kaptajnen og 13 Mand af Besætningen mistede Livet. Den næste Dag med-

deler »Daily Telegraph«, at en Trawler er ankommet til Fleetwood med Meddelelse om, at endnu en Dampner er stødt paa en Mine ud for Malin Head, Nord for Irland. I Følge en Indberetning til det norske Udenrigsdepartement, som omtales i »Norg. Hand. og Sjøft.«, skal der være et Minefelt 20 engelske Mil Nord for Tory Island paa Irlands Nordkyst, hvorfor det tilraades Skibe, som passerer Nord om Irland, at holde sig mindst 60 engelske Mil Nord for Tory Island.

Sømandsbiblioteket for Danmark har i det Regnskabsaar, som afsluttedes den 30. April d. A., haft en Efterspørgsel efter Bøger, der betydelig har overstegt, hvad man hidtil har kendt. Der blev udsendt ikke mindre end 40 ny Kasser med over 1,200 Bind, og desuden er der sket 130 Bytninger, hvilket betyder, at der er byttet og udsendt tæt ved 5,000 Bind Bøger. Dette er en Rekord i et Bibliotek, der har sine Bogkasser spredt vidt over Havene, og som vel, efter at en Del Bøger i Aarenes Løb er gaet tabt, tæller c. 15 000 Bind.

Ved Centralen i Svendborg er der byttet 52 Kasser og i Kjøbenhavn 64 Kasser. Disse sidste fordeler sig paa forskellige Dampskibsselskabers Skibe; samtidig har Sømandsmissionen i Newcastle efter Anmodning faaet et Par Kasser tilsendt, og Sejlskibsflaaden baade her hjemme og i Hamburg er blevet forsynet.

Der er nu ialt i de forløbne 15 Aar udsendt 557 Bogkasser med c. 18,000 Bøger af opbyggeligt, fortællende, oplysende, forskelligt eller religiøst Indhold. Bøgerne er til megen Underholdning og Velsignelse for Søfolkene, men desværre slutter Regnskabet, der balancerer med Kr. 1,544.25, med et Underskud paa 180 Kr. Gaver af Bøger og Kontanter vil derfor være meget velkomne. De modtages af Bibliotekets Bestyrelse, Sognepræst H. F. Poulsen i Dalum, og Forstander Vilh. Rasch, Sømandshøjskolen i Svendborg.

Prajet norsk Skib. Kaptajn Lindberg paa Dampskibet »Nordhvalen« af Kjøbenhavn beder os gennem Rechner, Thomsen & Co. i Aalborg meddele, at han Fredag den 23. ds. paa 57° 54' N. Brd. 18° V. Lgd. har signaleret med Fuldrig-Skibet »Fulwood« af Sandefjord, der ønskede sig rapporteret.

Efterretninger for Søfarende. Vi henvender Opmærksomheden paa omstaaende Meddelelser i »Efterretninger for Søfarende«, angaaende Sejladsen i Femern-Bælt og i Themsen, samt Tilstedeværelsen af et Minefelt Nord for Irland.

Passeret Skonnert. Dampere »Christianssund«, tilhørende D. F. D. S., har paa Rejsen fra England til Kjøbenhavn den 24. f. M. Fm. passeret 3/m. Skonnert »Hans« af Marstal, (N. Q. L. D.), paa 59° 19' N. Br. 0° 48' V. Lgd. Skonnerten krydsede sydover og ønskede sig rapporteret. Vinden SO.

Dødsfald. Skibsfører Sofus Valdemar Schmidt. Fører af S/S. »Chr. Gylstorff«, er i Følge Meddelelse til Rederiet Holm & Wonsild, her, afgaaet ved Døden i Hull.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Lissabon er erklæret for pestsmittet.

Skoleskibet Viking er den 27. f. M. ankommet til Trapani paa Sicilien. Alt vel om Bord.

Finanslovsforslaget 1915—1916.

(Fortsat.)

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1915 til 31. Marts 1916 bringer vi som Fortsættelse nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillingen Skibsfarten vedrørende.

§ 12. Udenrigsministeriet.

III. Konsulaterne.

B. Adskillige Udgifter:

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
3. Godtgørelse til det norske Konsulat i Archangel for Varetagelse af danske Konsulatanliggender	1,000.00	
I alt		1,000.00

§ 14. Indenrigsministeriet.

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
A. IX. B. Ulykkesforsikring:		
1. a. 4. Vederlag til Raadets Medlemmer af Søfartsafdelingen	1,800.00	
3. Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk« (anslaet)	35,000.00	
I alt		36,800.00

§ 15. Ministeriet for offentlige Arbejder.

A. II. C. Vandbygningsvæsenet.

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
2. Opmudring i Limfjorden:		
a. Lønninger	24,501.50	
b. Andre Udgifter ...	53,000.00	
		77,501.50
6. Vederlag til Aalborg Havn for Vedligeholdelse af Sejllobet over Hals Barre	25,000.00	
A. II. K. 1. b. Danmarks Andel i Udgifterne ved de internationale Skibsfartskongressers staaende Kommission i Bryssel, 1,000 fres. (anslaet)	730.00	
2. Bidrag til Driften af Signalstationerne paa Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Hammershus og Fornæs samt ved Helsingør ...	12,600.00	
B. II. 11. Tilskud til Udvidelse af Grenaa Havn (1ste Bidrag af en 3-aarig Bevilling paa 203,000 Kr.)	80,000.00	
(under Forudsætning af, at Resten af det til den paagældende Foranstaltning fornødne Beløb tilvejebringes paa anden Maade).		
14. Etablering af Natsignaltjeneste paa Skagen Signalstation	3,200.00	
I alt		199,031.50

§ 17. Justitsministeriet.

A. VI. Sundhedsvæsenet.

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
F. Foranstaltninger imod Udbredelse af smitsomme Sygdomme:		
1. Karantænevæsenet:	Kr.	
a. Lønninger	10,880.00	
b. Andre Udgifter (anslaet)	3,600.00	
Heri fragaar:		
Karantæneindtægter (anslaet)	600.00	
		13,880.00
I alt		13,880.00

§ 18. Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet.

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
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 ...		6,000.00

§ 20. Marineministeriet.

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
A. Lødvæsenet:		
a. Lønninger m. m.	42,300.00	
b. Understøttelser til afgaaede Lødsere m. fl.	17,990.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	72,300.00	
d. ————— ekstraordinære ...	71,900.00	
e. Erstatning for Ophævelse af Lødsvang (anslaet)	1,500.00	
	205,990.00	
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	200.00	
		205,790.00
B. Fyrvæsenet:		
a. Lønninger m. m.	684,107.48	
Marineministeriet bemyndiges til ved forefaldende Vakance ved Fyr uden stadig Vagt, der er forandret eller skal forandres fra Petroleumsfyr til Blaugasfyr, at ansætte den ny Fyrpasser af 1. Lønningsklasse paa en lavere Lønningsssats end den, som den afgaaede Fyrbetjent oppebar.		
b. Understøttelser til afgaaede Fyrbetjente m. fl.	23,908.00	
c. Olie og Brændsel m. m. (anslaet)	156,000.00	
d. Bygningsudgifter m. m., ordinære	253,745.80	
e. Do. m. m., ekstraordinære	283,000.00	
f. Dampskibshjælp (anslaet)	6,000.00	
	1,406,761.28	
Fragaar: Forventet Lejeindtægt ...	100.00	
		1,406,661.28
C. Vagervæsenet		
a. Lønninger m. m.	54,016.05	
b. Understøttelser til afgaaede Vagerbetjente m. fl.	3,150.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	63,500.00	
d. Do. ekstraordinære	2,000.00	
e. Afmærkning af de ved Lødsierne afprykkede Farvande (anslaet) ...	22,250.00	
		144,916.05
D. Redningsvæsenet:		
a. Lønninger m. m.	130,260.00	
b. Understøttelser	25,687.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	142,000.00	
d. Do. ekstraordinære	27,000.00	
e. Uskadeliggørelse af Vrag paa Forstranden, der er farlige for Rednings- og Fiskerbaade (anslaet)	8,000.00	
		332,947.00
E. Søkortarkivet (ikke-militære Del):		
a. Lønninger m. m.	34,900.00	
b. Betaling for udførte Arbejder ...	2,700.00	
c. Forskellige andre Udgifter	15,500.00	
d. Tilfældige Opmaalingsudgifter ...	400.00	
e. Udgivelse af officielle Efterretninger for søfarende	4,300.00	
f. Forandringer og Tilføjelser til Farvandsbeskrivelser, Fyrliste m. m.	800.00	
	58,600.00	
Fragaar: Indtægt ved Salg af Kort m. v. (anslaet)	21,000.00	
		37,600.00
Overskud paa den forventede Indtægt ved Salg af Kort m. v. og mulige Bespareser paa de forskellige Konti kan anvendes paa Konti b., c., d., e. og f.		
F. Det meteorologiske Institut:		
a. Lønninger m. m.	48,805.00	
b. Andre Udgifter, ordinære	94,500.00	
c. Do. ekstraordinære	8,700.00	
		152,005.00
G. Hirsholmene		3,000.00
H. Forskellige Udgifter:		
a. Fjernelse af Vrag og andre Hindringer for Sejladsen (anslaet) ...	15,000.00	
b. Marineministeriets Signalstation i Helsingør	1,500.00	
c. Almindelige Opmaalinger	20,900.00	
d. Tilskud til Driften af Statstelegrafens Radiotelegrafstation	2,500.00	
e. Andre og uforudsete Udgifter (anslaet)	1,000.00	
f. Ekstraordinært	3,100.00	
		44,000.00

(Fortsættes efter »Efter« for Søfar.)

forbult at nærme sig Linien „Jove Pynt—S. Stefano Pynt“ uden denne Havnekaptajns Medvirking, da dette er højst farligt. Overtrædelse af Forbudet straffes tillige strengt. Jove Pynt: c. 43° 29' N. 16° 23' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2079. København 1914.)

2206. (Grækenland. Burj Kanal. Pasha-Adassi (Colova). Oplysning om Fyr. (Notice to Mariners“ Nr. 1672. London 1914.)

Pasha-Adassi (Colova) Fyr viser:

1. grønt Lys i Pejlinger fra 289° til 58°.
2. rødt — — — — — 58° — 191°.

38° 25' 23" N. 23° 37' 29" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1167. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

2207. Tyrkiet. Bekendtgørelse vedrørende Søterritoriet.

Ifølge Meddelelse fra den danske Gesandt i Konstantinopel betragter den tyrkiske Regering, at det ottomanske Søterritorium i Sorle Hav, Arkipelaget, Middelhavet, Røde Hav, Bugten ved Oman og den persiske Bugt strækker sig til en Linie parallel med Kysten og i en Afstand af 6 Sm fra denne.

Marmorhavet betragtes som hørende til Territoriet. Ved Bugter, Flodmundinger o. l. regnes Territoriet indtil den udvendige Tangent til de Cirkelbuer, der gaar 6 Sm udenom de 2 yderste Punkter af Kysten.

Ved det W.-lige Indløb til Dardanellerne hører det Areal, som ligger inden for 6 Sm fra Midtpunktet af Linten „Koum Kalé—Sed-ul-Bahr“, til de absolut forbudte Zoner.

Ved det N.-lige Indløb til Bosperus hører det Areal, som ligger inden for 6 Sm fra Midtpunktet af Linten „Anatolie-Phéneri—Roumélie-Phéneri“, til de absolut forbudte Zoner.

Det Areal, der ligger inden for Linien fra Kap Spiro gennem Keásten-Adassi S.-lige Forbjerg hen imod Touzla, hører til de forbudte Zoner.

Ved Mundingen af Chalt-el-Arab hører Farvandet inden for 6 Sm fra Reis-el-Bicha og hele Floden til de forbudte Zoner.

Fremmede Krigsskibe maa ikke komme ind i de forbudte Zoner.

Det er forbudt fremmede Skibe af en hvilken som helst Art at sejle paa Territoriet uden de reglementerede Lanterner. Intet Skib maa komme ind i de forbudte Zoner om Natten, selv om de fører de reglementerede Lanterner.

Der vil blive taget de strengeste Forholdsregler over for Brud paa disse Forbud.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; t: annulleret, T: Tilleg.

Korta eller
Rings Nr.

Frankrig.

R 3913 Rade de Dunkerque.
R 4314 De Bône à Tunis.
R 4735 Atterragés de Brest.
R 5175 Environs de Toulon.
R 5281 Port de Bizerte.

Holland.

N 100 Noord- en Westkust Sumatra. Diamant-punt tot Singkel. 1 : 500 000.
T Aanvullingsblad No. 1 op den Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel.
Deel IV. 1912.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsinspektionen hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Breddle- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Somil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2160. Sverrig. Karlshamnsløden. Fyr atter tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/1099. Stockholm 1914.)

Tärnö, Ortoholmen og de 3 Karlshamn Fyr holdes tændt indtil videre. Tärnö Fyr: 56° 06' 50" N. 14° 58' 23" E.

2161. Sverrig. Kullagrundet. Fløjtetønde forsvundet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/1118. Stockholm 1914.)

Fløjtetønden ved Kullagrundet er forsvundet. Den vil snaarest atter blive lagt paa Plads. 55° 18' N. 13° 16' E.

2162. Tyskland. Femer-Bælt. Advarsel ved Besejling.

Det meddeles gennem Udenrigsministeriet, at Passage af Femer-Bælt og dets Andvuningsfarvande kan kun foretages om Dagen og med Lotshjælp. Vest fra kommende Skibe skal først styre imod Wester-Markelsdorf. Øst fra kommende Skibe imod Staberbuk. Her faar de Lods. Denne Forskrift og Lodsens Anvisninger maa følges nøjagtig.

Wester-Markelsdorf Fyr: 54° 31' 45" N. 11° 03' 43" E.

Staberbuk Fyr: 54° 24' 15" N. 11° 18' 53" E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2164. Sverrig. Torøkov. Vrag.**
(„Underriftelser for sjøfarnde“ Nr. 44/1105. Stockholm 1914.)
En Jagt er sunket i 7 m Vand c. 300 m NNW. for *Hannskær* Fyr. Fra Rejsningen, der er delvis over Vandet, vises en hvid Lantørne, og tæt SW. for Vraget er udsat en grøn Vragprik med 1 grønt Flag. *Hannskær* Fyr: 56° 25' 52" N. 12° 37' 40" E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 2165. England. Thomsen. Besøiling.**
Det meddeles gennem Udenrigsministeriet, at det *engelske* Admiralitetet har bestemt, at indtil videre skal al ind- og udgaende Trafik paa *Thomsen* foregaa gennem *Orze Deep*. Alle andre Løb er lukkede. Ingen Skibe maa være under Gang inden for *Sunk Head* Tønde eller inden for Linien mellem *Tønderne South Long Sand* og *East Shingles* i Tiden mellem Kl. 7 E.m. og Kl. 6 F.m. Skibe, som ligger til Ankers inden for ovennævnte Grænser, maa ikke vise noget som helst Lys i Tiden mellem Kl. 7 E.m. og Kl. 6 F.m. Dog oplyser „*Press Bureau*“, at Admiraltets Bestemmelse om, at intet Skib maa være under Gang i Indløbene til *Thomsen* mellem Kl. 7 E.m. og Kl. 6 F.m., ikke gælder *Thomsen Vest* for *Southend*.
Edinburgh Channel: c. 51° 32' N. 1° 21' E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 2166. Irland N. Miner. Advarsel.**
Det meddeles gennem Udenrigsministeriet, at det *engelske* Admiralitetet har bekendtgjort, at da Tilstedeværelsen af et Minetfelt af ukendt Udstrækning, 20 Sm N. for *Tory Island*, er blevet indberettet, advares Skibe, der passerer rundt N. om *Irland*, imod at passere inden for 60 Sm fra *Tory Island*.
Tory Island: 55° 16' N. 8° 15' W.
- 2167. Østerrig-Ungarn. Besøiling.**
Ifølge Meddelelse fra det kgl. *danske* Gesandtskab i *Wien* skal de Skibe, der agter at anløbe en *østerrig-ungarnsk* Havn, i Tide meddele Autortiteterne i den praegældende Havn Tidspunktet for deres Ankomst.
En Undtagelse fra denne Bestemmelse vil kun blive tilstaaet Skibe, der gaar i regelmæssig Fart, naar deres Farthplaner er bleven billiget af en af Monarkiets Marinemyndigheder.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2078. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2199. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Cornfield Point Fyrskib SE. Lys- og Fløjtønde og Klokketønde ndlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3325. Washington 1914.)
Cornfield lodret strøbet Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Lys med En-Førmerkelser hver 10 s, og *Cornfield* lodret strøbet Klokketønde er ndlagte SE. for *Cornfield Point* Fyrskib. Klokketønden ligger c. 155 m W. for Lys- og Fløjtønden, 196° (mstv. SW. t. S. 1/2 S.) fra *Sagbrook Breakwater* Fyr og 287° (mstv. NW. t. W. 1/2 W.) fra *Plum Island* Fyr. *Cornfield Point* Fyrskib: 41° 13' N. 72° 22 1/2' W.

- 2200. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Brandywine Shoal. Fyr Hyltet.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3330. Washington 1914.)
Brandywine Shoal Fyr er flyttet til den ny Bygning, der staar 25 m NW. for den gamle Fyrdygning. Flammens Højde: 18 m. Synsværdi: 13 Sm. I øvrigt uforandret. Det midlertidige Fyr er slukket. 38° 59' 10" N. 75° 06' 48" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1657. København 1914.)

- 2201. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Salem Cove. Salem River. Ledefyr tændt. Tønder ndlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3331. Washington 1914.)
Salem River Ledefyr er tændt. Forfyret er det tidligere *Salem Creek* Fyr, der er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,9 s, Mørke 0,7 s. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Førmerkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. Det staar 880 m 28° (mstv. NE. 3/4 N.) fra Forfyret. Ved Indløbet til Floden er ndlagt 4 Spirtønder. Forfyret: 39° 34' 16" N. 75° 31' 04" W.

- 2202. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib ndlagt og forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3332. Washington 1914.)
Winter Quarter Shoal Fyrskib er ndlagt, og Reservefyrskipet er inddraget. Det runde Dagmerke paa Stortoppen er borttaget. Fyrskibet viser nu hvidt To-Blink hver 20 s, Blink 2 s, Mørke 3 s, Blink 2 s, Mørke 13 s. Taagsignalerne er uforandrede. 37° 55' 25" N. 74° 56' 22" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/772. København 1914.)

- 2203. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Pooler Island. Ledefyr tændt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3335. Washington 1914.)
Pooler Island hvide, faste Ledefyr er tændt. Forfyret staar 185 1/2° (mstv. S. t. W. 1/8 W.) fra *Pooler Island* Fyr og 112 1/2° (mstv. SE. t. E. 3/8 E.) fra *Sprys Island* venstre Kant. Bagfyret staar 150 m 256 1/2° (mstv. W. 5/8 S.) fra Forfyret. *Pooler Island* Fyr: 39° 17' 26" N. 76° 16' 00" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2204. Cuba. Habana. Apostoles Grund. Tønde ombyttet med Lystønde.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3341. Washington 1914.)
Den sorte Stumpønde Nr. 1 ved *Apostoles* Grund er til Forsøg ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Førmerkelser hver 6 s, Lys 5 s, Mørke 1 s. Lystønden kan til enhver Tid uden Varsel blive ombyttet med Stumpønden. 23° 09' 13" N. 82° 21' 22" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2205. Østerrig-Ungarn. Castelli Bugt. Besøiling.**

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 43/1718. Pola 1914.)
Adgangen til *Castelli* Bugt kan tilstedes neutrale Staters Skibe med visse Indskränkninger med Hensyn til Tiden for Ind- og Udpassage og Lodning. Alle øvrige

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2191. Island W.-Kyst. Brede Bugt. Stykkishólmur. Fyr midlertidig slukket. *Stykkishólmur* Bagfyr er ødelagt og kan midlertidig ikke tændes. 65° 04' (20") N. 22° 43' (01") W.
(Fyr-Fort. Nr. 630 a.)

2192. Island W.-Kyst. Brede-Bugt. Hvammsfjorðr. Óxney. Lods-Station nedlagt.

Paa *Óxney* findes ikke længere Lods. 65° 05½' N. 22° 30' W.
(Islandske Lods Side 81.)

2193. Afrika. Slang Kop. Fyr tændt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 257/2559. 's-Gravenhage 1914.)

Slang Kop hvide Lynfyr, der viser Fire-Lyn hver 20 s., er tændt. 34° 09' 00" S. 18° 19' 20" E. (eng. Kort Nr. 636).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/1811. København 1914.)

2194. Afrika. Kap Det gode Haab. Cape Point. Oplysning om Fyr.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 257/2360. 's-Gravenhage 1914.)

Det ny hvide Lynfyr og det røde, faste Bifyr vil først blive tændt den 15de November 1914. 34° 21' 24" S. 18° 30' 00" E. (eng. Kort Nr. 636).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/1708. København 1914.)

2195. Cape Breton Island. Scatari. Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1673. London 1914.)

Om kort Tid forandres *Scatari* Fyr -- uden nærmere Bekendtgørelse -- til et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 24 s. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 15 Sm. Saa længe Forandringen varer, vil der midlertidig blive tændt et hvidt, fast Fyr. 46° 02½' N. 59° 40½' W.

2196. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Hyan- mis. Southwest Rock. Baake opført.

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3321. Washington 1914.)

Paa *Southwest Rock* er opført en Stangbaake med en staaende Tønde paa Toppen, 2191,0 (misv. SW. ¾ W.) fra *Hyanmis* Bagfyr og 302° (misv. NW. ⅙ N.) fra *Bishop and Clerks* Fyr. *Hyanmis* Bagfyr: 41° 38' 11" N. 70° 17' 20" W.

2197. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3322. Washington 1914.)

I Indløbet til *Buzzards* Bugt er fundet følgende Skær: 1) Et Skær med 9,1 m Vand paa 41° 25' 35" N. 71° 00' 34" W. 2) Et Skær med 7,3 m Vand paa 41° 25' 47" N. 70° 58' 58" W. 3) Et Skær med 8,5 m Vand paa 41° 26' 02" N. 70° 57' 32" W. 4) Et Skær med 8,2 m Vand paa 41° 27' 07" N. 70° 55' 57" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2103. København 1914.)

2198. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Long Neck Point E. Skær.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Oktober 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

2168. Sverrig. Smålandskusten. Västervik. Lods-Station genoprettet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/1098. Stockholm 1914.)

Lods-Stationen ved *Västervik* er genoprettet. *Västervik*: 57° 45½' N. 16° 38¾' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 57/1988. København 1914.)

2169. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Kettilö. Lods-Station genoprettet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/1097. Stockholm 1914.)

Lods-Stationen ved *Kettilö* er genoprettet. *Kettilö*: 58° 11½' N. 16° 53¼' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/1670. København 1914.)

2170. Sverrig. Bråviken. Näfvekyrn. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/1096. Stockholm 1914.)

Ved *Näfvekyrn* er tændt et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver

6 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra Land til 294°;
2. hvidt i --- - 294° til 299°;
3. rødt i --- - 299° - 313°;
4. grønt i --- - 313° - 68°;
5. hvidt i --- - 68° - 78°;
6. rødt i --- - 78° - 93°;
7. hvidt i --- - 93° - Land.

Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm

for grønt Lys. Linsapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrlus. 58° 37' 21" N. 16° 48' 50" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2135. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet

2172. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Haareolen* 4,5 m, i *Grassholm-Løb* 2,8 m, i *Svanholm-Løb* 1,9 m, i *Sethundeholm-Løb* 1,5 m, i *Købers-Løb* 2,8 m. Der er saledes for Tiden 2,3 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Lemfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

2173. Sverrig. Kattegat. Halmstad. Fyr efter lændt.

Udenrigsministeret meddeler, at Indsejlingsstyrene til *Halmstad*, jørlge Meddelelse i svenske Blade, indtil videre skal holdes tændt. *Halmstad*: 56° 39' / N. 12° 30' / E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63/6128. København 1914.)

2174. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Buskär. Fyr forandres.

(^a) Underrettelser for søfarende“ Nr. 44/1103. Stockholm 1914.)
Buskär skal forandres til at vise hvidt Tre-Lyn hver 10 s. i Pejlinger fra 245° gennem 0° til 84°. I øvrigt bliver Lyret ulorandret. 57° 38' 17" N. 11° 40' 40" E.
(Danske Lods Side 244.)

2175. Sverrig. Kattegat. Stora Varholmen. Fyr forandres.

(^a) Underrettelser for søfarende“ Nr. 44/1102. Stockholm 1914.)
Stora Varholmen Fyr vil i November 1914 blive forandret til at vise To-Lyn hver 6 s. 57° 41' 47" N. 11° 42' 05" E.
(Danske Lods Side 244.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/80. København 1914.)

2176. Sverrig. Kattegat. Marstrand. Fyr forandres.

(^a) Underrettelser for søfarende“ Nr. 44/1101. Stockholm 1914.)
Forandringen af *Marstrand* Fyr vil finde Sted i November 1914. 57° 53' 35" N. 11° 34' 11" E.

(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 241.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1341. København 1914.)

2177. Sverrig. Kattegat. Stora Dyrö. Fyr forandres.

(^a) Underrettelser for søfarende“ Nr. 44/1100. Stockholm 1914.)
Stora Dyrö Fyr vil i November 1914 blive forandret til at vise Et-Lyn hver 3 s. 57° 55' 31" N. 11° 36' 28" E.
(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 242.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/81. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2178. Norge. Finnmarken. Tanafjord. Torupbugt (Torehogpoppi). Baae afmærket.

(^a) Efterretninger for søfarende“ Nr. 9/314 c. Kristiania 1914.)
En Baae i Bunden af Bugten er afmærket med en Søage. *Torehogpoppi*: 70° 29' N. 28° 01' E.

2179. Norge. Skjofarjord. Sundskjorbugt. Klakken. Baae afmærket.

(^a) Efterretninger for søfarende“ Nr. 9/351. Kristiania 1914.)
Den forre Baae *Klakken* i den S.-lige Del af *Sundskjorbugt* er afmærket med en Jernstang. 61° 01' N. 10° 08' E.

2180. Norge. Tvedliemsteden. Kongsvold. Ringholm. Grund afmærket.

(^a) Efterretninger for søfarende“ Nr. 9/351. Kristiania 1914.)
En Jernstang staar paa Grunden c. 250 m SW. for *Ringholm*, der ligger paa 63° 33' N. 9° 24' E.

2181. Norge. Smølen. Baer afmærket.

(^a) Efterretninger for søfarende“ Nr. 9/351. Kristiania 1914.)
1. (^b) *Østve* (*Sjøflin* 2,5 m (8 Fod)) Baae er afmærket med en Jernstang. 63° 22' N. 8° 14' E.
2. *Tenholbønnen* 2,2 m (7 Fod) Baae, c. 350 m SE. 1/2 E. for *Tenholmen* E.-Pynt, S. for *Lannær*. er afmærket med en Jernstang.

Lyngør SW.-Pynt er afmærket med en Jernstang.

Lyngør: 63° 24' N. 8° 11 3/4' E.

2182. Norge. Stavanger Indsejling. Skær afmærket.

(^a) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 55/2913. Berlin 1914.)
1. 1,9 m (1 Fv.) Skæret, *Mjøngunden*, c. 250 m 116° (misv. SE. 1/2 E.) fra *Iskø* SW.-Pynt, er afmærket med en Jernstang, c. 59° 03' N. 5° 40' E.

2. *Reunesø* N. NE.-Kanten af *Kjenningflua* (*Kjenningflua*) i *Gullerung* er afmærket med en Jernstang. 59° 08' N. 5° 37' E.

3. *Reunesø* SE. Det netop overhvydte Skær *Kobsteinerne*, S. for *Lilleholmen* i Farvandet mellem *Høngo* og *Græsholmen*, er afmærket med en Jernstang. 59° 00' N. 5° 54' E.

2183. Tyskland. Weser—Jade. Farvand spærret.

(^a) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 58/3085. Berlin 1914.)
Wall-Farvandet mellem *Weser* og *Jade* gennem *Hohereys-Balje* og *Sengwarder Balje* er spærret for Skibsfarten. *Sengwarder Balje* Ryrbaak: 53° 36 3/4' N. 8° 11 1/4' E.

2184. Holland. Zeegat van Brouwerhaven. Ost- og West-Hellegat. Forbudte Ankerpladser.

(^a) Bericht ann Zeerarenden“ Nr. 265/2420. s. Gravenhage 1914.)
Det er forbudt at ankre paa følgende Steder, undtagen i Nødsfælde:
1. I *Ost-Hellegat* mellem den røde og sorte vandret stribede Lystønde *Hellegat-Volkerk* (HG—VR), og den sorte Lystønde Nr. 4.

2. I *West-Hellegat* mellem Lystønden *Hellegat-Volkerk* og Stumpstønde Nr. 3. Lystønden *Hellegat-Volkerk*: 51° 40' N. 4° 22' E.

2185. Holland. Noord-Hinder Fyrskib midlertidig flyttet.

(^a) Bericht ann Zeerarenden“ Nr. 262/2407 og 264/2415. s. Gravenhage 1914.)
1. Da *Noord-Hinder Fyrskib* laa paa c. 51° 35' N. 2° 37' E. i det i „E. f. S.“ Nr. 60/2021 opgivne Miniefelt, er Fyrskibet midlertidig flyttet i Retning 15° (misv. NE. t. N. 3/8 N.) indtil Linten „Fyrskibet *Gidloper*—Fyrskibet *Schouwenbank*“. Fyrskibets nojagtige Plads vil senere blive bekendtgjort.

2. Paa de almindelige Ruter mellem Fyrskibets ny Plads og den *hollandske* Kyst krydser et *hollandsk* Krigsskib om Dagen som Politifartøj for at udstødeliggøre drivende Miner.

2186. Holland. Schelde. Engelsche Vaarwater. Tonde udlagt.

(^a) Bericht ann Zeerarenden“ Nr. 258/2367. s. Gravenhage 1914.)
Tondelingsenplaat Pynt tiltager udefter: Stumpstønde Nr. 7 er udlagt i 9,5 m Vand paa 51° 32' N. 3° 57' E.

2187. Belgien. Wandelaar. Fyrskib inddraget.

(^a) Bericht ann Zeerarenden“ Nr. 261/2402. s. Gravenhage 1914.)
Ifølge Meddelelse i „*Zeepost*“ er *Wandelaar* Fyrskib inddraget. 51° 22' N. 3° 00' E.

2188. Skorbritannien. Fyr midlertidig slukkede. Fyrskibe midlertidig inddragne.

(^a) Bericht ann Zeerarenden“ Nr. 265/2423. s. Gravenhage 1914.)
Alle Kystfyr og Fyr paa Fyrskibe paa E.-Kysten af *England* og *Skotland* fra *Orfordness* Fyr, 52° 05' N. 1° 34' E., til *Noss Head* Fyr, 58° 28' N. 3° 04' W., med Undtagelse af Fyrene ved Indløbet til *Thamesen* og Fyrene paa Fyrskibene *Outer Gabbard* og *Shepherd*, holdes slukkede indtil videre.

Fyrskibene *Secrete Bank*, *Cromer Knoll* og *Duddeon* er midlertidig inddragne. Fyrskibene *Outer Douwing* og *Sunbils Knoll* skal midlertidig ombyttes med Vagere.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/1918 og 62/2220. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2189. Frankrig. Hes (Hausey). Vrag afmærket.

(^a) Avis aux Navigateurs“ Nr. 19/23. Leuchfort 1914.)
Fartøiet *Tytillon* er sunket i Sin SStE. for *Le Pommel* Skær. En gran Smidskønde

J. Christiansø og dens Vedligeholdelse som Nodhavn:	Kr. 0.	Kr. 0.
a. Lønninger m. m.	9,000.00	
b. Kost	964.00	
c. Forskellige Udgifter	5,000.00	
d. Ekstraordinært	1,316.67	
	16,280.67	
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	200.00	
Marine ministeriet hemyndiges 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.		
	16,080.67	
I alt	2,343,000.00	

(Fortsættes.)

De krigsførende Magters Stilling til Londoner-Deklarationen.

Vi har siden Krigens Udbrud i en Række Numre af nærværende Blad bragt Meddelelser om ovenstaaende Sæmne samt Kontrabandespørgsmaalet. Angaaende samme Sag har Udenrigsministeriet nu meddelt nedenstaaende Oversigt over forskellige krigsførende Magters Notifikationer angaaende deres Stilling til Bestemmelserne i Londoner Deklarationen af 1909:

Frankrig, Storbritannien og Rusland. Den franske, britiske og russiske Regering har ved Forordninger henholdsvis af 25. August, 20. August og 1. September erklæret at ville holde sig Bestemmelserne i Londoner Deklarationen efterrettelig, dog med følgende Tilføjelser og Modifikationer:

- 1) Som ubetinget Krigskontrabande anses de i Londoner Deklarationens § 24, Punkt 8, som betinget Kontrabande opførte Genstande, nemlig: Luftskebe og Flyvemaskiner. Dele dertil, der er kendelige som saadanne, samt Tilbehør, Genstande og Materialer, der kendelig skal tjene til Luftsejlsads eller Flyvning.
- 2) Neutrale Skibe, som det er lykkedes at bringe Krigskontrabande til Fjenden med falske Papirer, kan tilbageholdes for at have bragt saadan Krigskontrabande, hvis de mødes, førend Tilbagereisen er tilendebragt.
- 3) Den i Londoner Deklarationens § 33 omtalte Bestemmelse kan udledes af hvilket som helst tilstrækkeligt Bevis og skal foruden den i § 34 indeholdte Præsumption kunne præsumeres, hvis Varen er konsigneret til eller for en Agent af den fjendtlige Stat eller til eller for en Købmand eller anden Person, som er under Kontrol af den fjendtlige Stats Autoriteter.
- 4) Eksistensen af Blokaden skal formodes at være kendt:
 - a) af alle Skibe, der er afrejst fra eller har anløbet nogen fjendtlig Havn, naar der efter Notifikationen af Blokaden til de lokale Autoriteter er hengaaet tilstrækkelig Tid til, at den fjendtlige Regering kan have bekendtgjort Blokaden.
 - b) af alle Skibe, som er afsejlet eller har anløbet en britisk eller allieret Havn efter Bekendtgørelsen af Blokadeerklæringen.
- 5) Uanset Bestemmelsen i Deklarationens Art. 35 vil betinget Krigskontrabande, hvis den viser sig at have den i § 33 nævnte Bestemmelse, kunne konfiskeres uden Hensyn til hvilken Havn end Skibet er bestemt til, eller i hvilken Havn Ladningen maatte blive udloset.
- 6) Den af Redaktions-Komiteen til Søkonferencen afgivne Generalrapport, vedtaget af Konferencen den 25. Februar 1909, skal af alle Priseretter lægges til Grund som en autoritativ Erklæring om Deklarationens Me-

ning og Hensigt, og Retterne skal fortolke Deklarationens Bestemmelser i Overensstemmelse med den deri givne Kommentar.

Endvidere har den britiske Regering ved en Proklamation af 21. September bekendtgjort, at yderligere følgende Artikler vil blive anset som betinget Krigskontrabande:

1. Uforarbejdet Kobber.
2. Bly i Blokke, Plader eller Rør.
3. Glycerin,
4. Ferrokrom,
5. Hæmatit-Jernerts.
6. Magnetisk Jernerts.
7. Gummi,
8. Huder og Skind, raa eller raagarvede, heri ikke indbefattet »dressed leather«.

Endelig har den franske Regering ved en Kundgørelse af 3. ds. bekendtgjort, at yderligere følgende Artikler vil blive anset som betinget Kontrabande:

- 1) Jern og Staal, saavel som Oxyder, Sulfater og Karbonater deraf.
- 2) Kobber,
- 3) Bly.
- 4) Nikkel.
- 5) Ferrokrom,
- 6) Glycerin,
- 7) Huder,
- 8) Automobildæk og -slanger, saavel som Materiale til Fremstilling deraf.

Tyskland. Den tyske Regering har erklæret, at den, for saa vidt Tysklands Fjender handler paa samme Maade vil holde sig Reglerne i Londoner Søretsdeklarationen efterrettelig, og har under 3. August d. A. offentliggjort en Præordination af 30. September 1909, hvis Bestemmelser i det væsentlige er en Gengivelse af Londoner-Deklarationen, ogsaa for saa vidt angaar Listerne over de Genstande, der vil være at betragte som betinget og ubetinget Kontrabande.

Paa Forespørgsel har den tyske Regering erklæret, at den til Brændselsstoffer, der i Henhold til Londoner-Deklarationen, § 24, Punkt 9 anses som betinget Kontrabande ikke vil henregne bearbejdet Træ, som ved Bearbejdelsen har faaet en Merværdi, der vil gaa til Grunde, dersom Træet anvendes til Brændsel. Herefter vil Brædder, Planke og Bjælker, tynde Stave o. l. ikke efter den tyske Fortolkning af Deklarationen falde ind under Begrebet betinget Kontrabande, der derimod omfatter Minetømmer.

Den tyske Regering har endvidere erklæret, at »Løgwood« ikke vil blive anset som betinget Kontrabande.

Endvidere har den tyske Regering ved en Forordning af 18. ds. bekendtgjort, at Kobber (uforarbejdet), Bly i Blokke, Plader og Rør vil blive anset som betinget Kontrabande.

Østerrig-Ungarn. Den østerrigsk-ungarske Regering har under Forudsæning af Gensidighed erklæret at ville holde sig Reglerne i Londoner Søretsdeklarationen efterrettelig.

Umiddelbart forinden Bladet er gaaet i Trykken er indløbet Meddelelse om, at den britiske Regering under den 30. Oktober har udstedt en ny Kundgørelse, der bl. a. indeholder følgende:

Under de nuværende Fjendtligheder skal Forskrifterne i London-Deklarationen iagttages og sættes i Kraft af Hans Majestæts Regering undtagen de deri indeholdte Lister over, hvad der anses som Krigskontrabande og som Ikke-Krigskontrabande, samt med de nedenfor angivne Indskrænkninger.

Disse Indskrænkninger er følgende:

1. Et neutralt Skib, hvis Papirer angiver en neutral Bestemmelse og som til Trods for den i Skibspapirerne angivne Bestemmelse sejler til fjendtlig Havn, skal kunne opbringes og kondemneres, hvis det antræffes, førend det har afsluttet sin næste Rejse.

2. Den i nævnte Deklarations Artikel 33 omhandlede Bestemmelse skal ikke alene formodes i de i Artikel 34 anførte Tilfælde, men desuden ogsaa, dersom Varerne er konsigneret til eller for Regning af en Agent af den fjendtlige Stat.

3. Til Trods for de i nævnte Deklarations Artikel 35 indeholdte Bestemmelser, skal betinget Kontrabande kunne opbringes om Bord paa et Skib, der er bestemt til neutral Havn, dersom Varerne er konsigneret til Ordre, eller dersom Skibspapirerne ikke udviser, hvem Godsets Modtager er, eller hvis de som Modtager af Godset udviser en Person i fjendtligt eller af Fjenden besat Territorium.

4. I Tilfælde, der omfattes af foranstaaende 3. Af-snit, paahviler det Ejerne af Varerne at bevise, at disses Bestemmelse var tilladelig.

»Order in Council« af 20. August 1914 ophæves.

Samtidig har den britiske Regering offentliggjort følgende Liste over Genstande, som den anser for henholdsvis ubetinget og betinget Kontrabande:

I. Ubetinget Kontrabande:

1. Vaaben af enhver Art, derunder indbefattet Jagt-vaaben samt enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.

2. Projektiler, Karduser og Patroner af enhver Art samt enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.

3. Krudt og Sprængstoffer, der særlig er bestemt til Krigsbrug.

4. Svovlsyre.

5. Lavetter, Forstillingskasser, Forstillinger, Militærvogne, Feltesser og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.

6. Distancemaalere og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.

7. Militære Beklædnings- og Udrustningsgenstande, der er kendelige som saadanne.

8. Ride-, Træk- og Lastdyr, brugelige i Krig.

9. Militære Seletøjsgenstande af enhver Art, der er kendelige som saadanne.

10. Lejrmateriel og enkelte Dele deraf, der er kendelige som saadanne.

11. Panserplader.

12. Hæmatil-Jernerts og Hæmatil-Raajern

13. Jernkis.

14. Nikkelerts og Nikkel.

15. Kromjern og Kromerts.

16. Ubearbejdet Kobber.

17. Bly i Blokke, Plader eller Rør.

18. Aluminium.

19. Kiseljern.

20. Pigtraad samt Redskaber bestemt til at fastgøre eller overklippe samme.

21. Krigsskibe og -fartøjer og Dele dertil, naar de efter deres Natur kun kan anvendes paa et Krigsskib.

22. Flyvemaskiner, Luftske, Balloner og andre Luftfartøjer af enhver Art og enkelte Dele deraf samt Tilbehør og andre Genstande, som kendeligt er bestemt til Anvendelse i Forbindelse med Balloner og Luftfartøjer.

23. Motorkøretøjer af enhver Art og enkelte Dele deraf.

24. Gummiringe til Motorkøretøjer.

25. Motorsprit og mineralske Olier med Undtagelse af Smøreljer.

26. Instrumenter og Apparater, som udelukkende er bestemt til Fabrikation af Krigsammunition, til Fabrikation eller Reparation af Vaaben eller Materiel til Land- eller Søkrig.

II. Betinget Kontrabande:

1. Levnedsmidler.

2. Furage og Foderstoffer til Dyr.

3. Beklædningsgenstande og Stoffer til saadanne, Stovler og Sko, som er egnet til militært Brug.

4. Guld og Sølv, møntet eller i Barrer, Pengesedler.

5. Køretøjer af enhver Art, som er anvendelige i Krig, og Dele dertil med Undtagelse af Motorkøretøjer.

6. Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art, Flydedokker, Indretninger til Tørdokker samt Dele dertil.

7. Fast eller rullende Jernbanemateriel, Materiel til Telegrafer, Radiotelegrafer og Telefoner.

8. Brændselstoffer med Undtagelse af mineralske Smøreljer.

9. Krudt og Sprængstoffer, som ikke særlig er bestemt til Krigsbrug.

10. Svovl.

11. Glycerin.

12. Hestesko og Materiale til Skoning af Heste.

13. Seletøjs- og Sadelgenstande.

14. Kvæghuder af enhver Art, tørre eller friske, Svinehuder, raa eller behandlede, Læder, behandlet eller ubehandlet, som er anvendeligt til Sadler, Seletøj eller Militærstovler.

15. Kikkerter, Teleskoper, Kronometre og alle Slags nautiske Instrumenter.

Lov

om

Tillæg til Lov af 6. August 1914 om Forbud mod Udførsel af visse Varer.

(Stadfæstet den 29. Oktober 1914.)

I § 1 i Lov af 6. August 1914 om Forbud mod Udførsel af visse Varer indføjes som Nr. 8:

»Varer, som det af Hensyn til Samfundshusholdningen skønnes fornødent at bevare for Landet.«

Denne Lov træder i Kraft straks.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Det har vist sig, at Lov af 6. August 1914 om Forbud mod Udførsel af visse Varer er vel snøvert affattet. Forholdenes Udvikling har gjort det ønskeligt, at der kan udstedes Udførselsforbud overfor Varer, der ikke falder indenfor de i Lovens nævnte Varegrupper. Ministeriet har derfor ment i Tide at burde skaffe sig den i saa Henseende fornødne Bemyndigelse for at være i Stand til at kunne imødekomme de Krav, der maatte blive stillede, og som skønnes berettigede af Hensyn til Varetagelsen af Samfundshusholdningens Interesser.

Lov

om

Straf for at handle i Strid med afgivne Erklæringer vedrørende Ind- og Udførsel.

(Stadfæstet den 29. Oktober 1914.)

Den, der handler eller forsøger paa at handle i Strid med en af ham for en offentlig Myndighed afgiven Erklæring angaaende Bestemmelsesstedet for Skib eller for Varer, som han agter at udføre fra eller indføre her til Landet, saavel som den, der forsætlig medvirker hertil, straffes med Bøde fra 500 Kr. til 10,000 Kr. eller Fængsel, jfr. almindelig borgerlig Straffelov § 25, hvorhos Varerne konfiskeres. Bøden tilfalder Statskassen. Sagen behandles som offentlig Politisag.

Denne Lov træder straks i Kraft.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Under de forhaanden værende Forhold vil det være af Betydning for Administrationen at have Sikkerhed for, hvorhen Varer er bestemt,

der af herboende Personer enten ønskes udførte fra fremmed Land eller herfra til fremmed Land, samt for at Varen virkelig kommer til det opgivne Bestemmelsessted, og man er derfor gaaet den Vej at forlange Erklæring paa Tro og Love herom. Man maa imidlertid anse det for rettest, at der skabes Hjemmel for at straffe den, der handler i Strid med en saadan Erklæring, der er afæsket ham af offentlig Myndighed. Da Forholdet i Virkeligheden er analogt med en Overtrædelse af de Forbud, der udstedes i Henhold til Lov om Forbud mod Udførsel af bestemte Varer af 6. August 1911, har man bragt samme Strafbestemmelse i Forslag, som findes i bemeldte Lovs § 2 tillige med den Konfiskationsbestemmelse, som slutter sig hertil.

Fragtmarkedet.

Der har gennemgaaende været fragtet livligt i Ugens Løb, og i flere Retninger betaltes højere Rater, særlig fra U. S. og La Plata. Disse Markeder har mange Laster pr. denne og næste Maaned, ogsaa pr. Januar, og de prompteste Positioner erholder de bedste Rater. Fra River Plate kan saaledes faas 35/ pr. December—primo Januar for 4,000—5,000 Tons Baade. En Mængde danske Dampere helt ned til c. 2,000 Tons er gaaet ud til U. S. og der opnaas 5/ à 5/3 pr. Qr. fra nordlig Havn til Skandinavien med sædvanlige Tillæg for flere Lossehavne. Ogsaa Kulfragterne ligger gennemgaaende bedre, men hjem fra Middelhavet er der kun lidt at gøre til smaa Rater. Sortehavet er selvfølgelig ganske spærret, og Udbruddet af Krigen mellem de Allierede og Tyrkiet bidrager ikke til at gøre Begreberne klarere m. H. t. Genaabningen af Passagen til og fra Sortehavet. Østen er meget stille paa Grund af de urolige Forhold, og man ved nu ikke om Suez Kanalen maaske bliver spærret. Det var en slem Forskrækkelse, som de i Gaar af det engelske Admiralitet publicerede Bestemmelser om Nordøens Lukning helt op til Færøerne, foraarsagede blandt Redere og Købmænd, men heldigvis viste Ritzau Meddelelsen sig at være forkert, idet Linien skulde være Farne Island (nord for Tynen) og ikke Færøerne. Forøvrigt maa nærmere Underretning afventes. De sidste Befragtninger har bl. a. været som følger:

Østen. Ris Saigon 30/ Marseille, Havre, Bordeaux eller udsøgt Havn U. K., 32/6 for Rismel, November Kurachee 16/3 à 16/6 udsøgt Havn U. K., »net terms«, November.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. Aleksandria/London eller Hull, Lumpsum £ 1,775 (261,000 Kbf.), prompt. Svovl Sicilien (én Plads) 15/ til fire Pladser Sverig. Fosfat 7/3 Sfax/Dublin. Erts 5/9 La Goulette/Ayr eller Ardrossan, 6/ Glasgow (2,700), 6/7½ Huelva/Belfast, »Tharsis terms« (2,000). Fra Bilbao 4/6 à 4/7½ Middlesbro eller Glasgow.

Nordamerika. Tungt Korn Baltimore eller Filadelfia 5/1½ à 5/3 én, 5/4½ à 5/6 to skandinaviske Havne; for Havreladning 2/3 à 2/4½ London, 3/3 fransk Allanterrhavshavn, 3/6 Rouen, November—December. Tungt Korn New Orleans eller Galveston 5/ Piræus, Marseille, Genua eller Neapel, November—December. Paa »net form« fra Golfen omkring 25/ til Skandinavien, 16/ til Liverpool, November—primo December, for Bomuld 45/ à 47/6, 43/9 fra Savannah, November. Kul Virginia 15/6 Rio Janeiro (4,000), 15/ Vestitalien (5,000), November Timecharter 6/ à 6/3 Dødvægt Levering og Tilbagelevering U. K., enkelte Rundtrips.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 26/6 à 27/ U. K., (ingen Reduktion direkte Havn), 5.—30. November, 25/ à 26/ pr. 1.—15. December, 21/ à 21/6 pr. 15. December—15. Januar. Til Skandinavien omkring 35/ pr. December—Januar. Rosario (not above) 26/ U. K., ingen Reduktion direkte Havn (6,000), 10.—30. November.

Østersøen. Der er kun faa Laster, som næsten alle er fra Sverig, hvorfra Raterne ligger temmelig uforandret siden forrige Uge. I flere Tilfælde er der dog betalt 2/6 mere pr. Std. Fra Stettin er der nogle Kullaster for mindre Baade til Kr. 5 à 5½ pr. Ton, til Danmark eller Sydsverig.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 7/ Dan-

mark for c. 2,000 Tons Baade, 7/3 à 7/6 mindre Baade. 8/ Havre (1,400), 9/9 Bordeaux (3,200), 10/ Lissabon (2,500), 12/ Genua etc. (4,000—5,000), 13/ Port Said (4,800). Fra Humberen 7/9 Malmø (3,000), 8/3 à 8/6 Rouen (2,500). Fra Firth of Forth 7/ à 7/6 Danmark, 8/ Sundsvall (2,000) 8/9 Methil/Rouen (4,000). Fra Cardiff eller Newport 7/3 Rouen (2,800), Fres. 9 Algier (4,500), 8/ Genua (5,200), 12/6 Venedig (4,900), 10/ Aleksandria (3,500), 13/ Rio Janeiro (5,500), 12/ Rosario (4,000).

(Skrevet den 3. November 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet.

De faa Fragter der udbydes i denne Fart betinger tilsyneladende ret gode Rater, men tager man de betydelige Omveje, der skal sejles særlig til Frankrig, Vestengland og Irland, samt Krigsforsikring og endelig Mineløsen med i Betragtning, da er det ganske naturligt, at Trafikken med Sejlere er ganske minimal og at Rederne foretrækker Oplægning, som vedvarende finder Sted eller endte Rejser.

Returfragter fra Kanalhavne er ret gode, men der er Mangel paa Tonage, ligesom Sejldes Vest om England i Vintertiden, hvor Fyrene ogsaa kan ventes slukkede, undgaaes saavidt mulig. Kulfragterne fra Østskotland, hvorfra der kun haves ringe Anvendelse for Tonnage, noteres fra 8 à 9 £ pr. Keel til danske Havne, 10/ à 10/6 til Østnorge.

Angaaende de mindre Skibe noteres af nordtyske Pladser nu atter Wismar og Lübeck Salt og Gibs til Danmark og Sverig omkring 6 M. Sverig har intel af Interesse; fra Sundhavnene er der enkelte Lervare-Ladninger, men ikke til egentlig forhøjede Rater. Danmark slutter fra Provinserne nogle Byglaster til Kjøbenhavn, Tuborg 15 Øre, ogsaa enkelte Hvedelaster til andre Provinshavne, samt noteres for Kartofler til Kiel 6 M. Fra Kjøbenhavn er Udsigterne absolut bedre, idet England nu har frigivet de til Danmark bestemte Korndampere; der er sluttet for Rug og Hvede til Svendborg 16 Øre, Odense 18 Øre, Nykjøbing F. 16 Øre, Bornholm 18 Øre; endvidere ventes der et Par Dampere med Oljekager i den nærmeste Fremtid, saa de forøvrigt ikke faa til Kjøbenhavn bestemte Skibe vil sikkert alle blive placeret derfra.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i August Maaned 1914 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 3 amerikanske, 5 britiske, 1 dansk, 1 italiensk, 4 norske, ialt 14, heriblandt 2 savnede; Dampskibe: 5 tyske, 2 amerikanske, 21 britiske, 1 østrigsk, 4 danske, 3 hollandske, 1 japansk, 4 norske, 1 russisk, ialt 42.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 7, Ild 1, sunket 1, forladt 1, kondemneret 1, savnet 2, ophugget 1. For Dampere: Stranding 10, Kollision 1, Ild 25, sunket 5, savnet 1.

Desuden er der anmeldt følgende Havarier: Sejlskibe: strandet 14, kollideret 11, læk 5, beskadiget af Vejret 9, ialt 39; Dampskibe: strandet 58, kollideret 65, beskadiget af Ild 33, læk 2, beskadiget af Vejret 8, Maskin- og Kedelskade 31, ialt 197.

Slgurd, norsk Barkslib, kom den 24. f. M. paa Grund paa søndre Sandbanke mellem Mano og Romo; det var taaget Vejret. Ladningen, der har en Værdi af c. 1 Million Kr., er bestemt til Sydamerika. Skibet staar paa 12 Fod Vand. Svitser assisterer.

Flynderborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 29. f. M. ved Udsejlingen fra Kjøge paa Grund i stærk Storm i Kjøge Bugt.

Kallundborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 28. f. M. tøret en Galease »Renuga« i Malmø.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 31. f. M. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydødok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet.

Skibet, der ved Aføbningen fik Navnet »Nykjøbing«, bygges for Regning Hr. F. L. Knakkergaard, Nykjøbing Mors.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDEhos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.**Export-Fløde-Kompagniet A/S**
ODENSE.

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 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.**

Vesterhavet. Nordsoen, Nielsen, pass. Oitavos 2/11. for Barcelona. — Fylla, Brinch, pass. Hirtshals 3/11. for Aarhus. — Marie, Nielsen, ank. Grao 2/11. — Bodil, Winslow, ank. Hernösand 3/11. — Thyra, Lund, afg. Cartagena 2/11. til Almeria. — Hebe, Gregersen, afg. Kemi 31/10. til Kings Lynn. — Cito, Toft, ank. Halmstad 1/11. — Rigmor, Uldall, ank. Casablanca 30/10. — Gerda, Rasmussen, afg. Liverpool 1/11. til Horsens. — Ulla, Hansen, afg. Hernösand 31/10. til West Hartlepool. — Polly, Mathiasen, afg. Karlskrona 1/11. til Ronneby. — Karla, Nielsen, afg. Sevilla 31/10. til Goole. — Nerma, Degn, afg. Umeå 31/10. til Yarmouth. — Yrsa, Larsen, pass. Helsingør 31/10. for Suttonbridge. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 31/10. for Kings Lynn. — Dagmar, Sørensen, ank. Höganäs 31/10. — Nexos, Basse, afg. Liverpool 28/10. til Frederikshavn. — Laura, Thøgersen, ank. Hernösand 31/10. — Stella, Schiff, afg. Eshjerg 31/10. til London. — Ellen, Hansen, afg. Malmö 31/10. til Piteå. — Anna, Jessen, ank. Oxelösund 30/10. — Valborg, Jepsen, afg. Ardrossan 30/10. til Gibraltar. — Johanne, Mikkelsen, afg. Delfzijl 30/10. til Methil. — Nancy, Pedersen, ank. London 29/10. — Nora, Lauritsen, ank. London 27/10.

Det ostasiatiske Kompagni. Bandon pass. Perim 30/10. udg. — Tranquebar ank. Genua 29/10. udg. — Tonkin ank. Genua 3/11. udg. — Annam ank. Genua 28/10. udg. — Kina ank. Cape Town 2/11. udg. — Malakka pass. Panama 26/10. udg. — Cathay afg. Glasgow 3/10. udg. — St. Croix afg. Portland 2/11. udg. — Bintang ank. Demerara 29/10. udg. — Jutlandia afg. Glasgow 1/11. udg. — Fionia ank. Sabang 1/11. hjemg. — Solandia ank. London 2/11. hjemg. — Arabien afg. Karatsu 21/10. hjemg. — Indien pass. Gibraltar 28/10. hjemg. — Siam afg. Penang 24/10. hjemg. — Natal afg. San Francisco 19/10. hjemg. — Rhodesia afg. Durban 7/10. hjemg. — Transvaal ank. Kjøbenhavn 27/10. — Samui afg. New York for Malta.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Følkenberg, ank. Burntisland 31/10. — Johan Siem, Wittenkamp, ank. Kjøbenhavn 2/11. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Burntisland 31/10. til Eshjerg. — Russ, Petersen, ank. Dublin 20/10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Mobile 31/10. til Korsør. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Oxelösund 26/10. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Newport 27/10. — Generalkonsul Pullisen, Christensen, ank. Savannah 31/10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bel-

fast 20/10. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Ardrossan 19/10. til Galveston. — Nawa, Dahl, afg. Portishead 17/10. til Savannah.

Hoimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Granton 2/11. — Martha, Christensen, ank. Burntisland 1/11. — Elna, Rathje, ank. Oxelösund 26/10. — Therese, Pedersen, afg. Genua 23/10. — Harriet, Larsen, ank. Oxelösund 26/10. — Dagny, Therkildsen, afg. Porto Empedocle 31/10. — Simone, Olesen, ank. Nantes 31/10. — Jeanne, Olsen, afg. Pillau Main 28/10. — Vera, Riso, afg. Patras 22/10. — Dalsy, Jørgensen, ank. Oxelösund 26/10. — Annine, Leth, afg. Kongsdal 2/11. — Betty, Lagesen, afg. Sfax 26/10.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, afg. Blyth 28/10. til Masnedund. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Aalborg 2/11. til Methil. — Nordpol, Nielsen, afg. Leith 20/10. til New York. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Aalborg 4/11. til Methil.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Methil 28/10. — Anna Mærsk ank. Archangel 6/10. — Arnold Mærsk ank. Aalborg 31/10. — Cassie Mærsk pass. Skagen 27/10. — Eleonora Mærsk ank. Bahia 31/10. — Laura Mærsk afg. Jacksonville 29/10. — Hulda Mærsk afg. Methil 29/10. — Lexa Mærsk afg. Korsør 1/11. — Peter Mærsk afg. Dublin 31/10. — Sally Mærsk ank. Galata 29/10.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Aarhus 27/10. til Baltimore. — Gullfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 31/10. til Baltimore. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Blyth 28/10. til Nyborg. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Aarhus 28/10.

Dania. Ely, Lorentzen, afg. Livorno 2/11. til Galveston. — Nelly, Clausen, afg. Fowey 1/11. til Mantlyuoto. — Lilly, Bang, afg. Irvine 27/10. til Gelle. — Alexy, Sørensen, afg. Hull 31/10. til Kalmar. — Dagny, Clausen, pass. Kjøbenhavn 28/10. for Sharpness. — Mary, Duhn, pass. Ardrossan 28/10. for Karlskrona.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja, Elvstrom, afg. Hamburg 29/10. — Hans Jensen afg. Kjøbenhavn 1/11.

Ære. Erindring, Nielsen, ank. Oxelösund 28/10.

Sejlskibe.

Nordby — Fane. Havila, Duysen, afg. 10/10. fra Pisagua til Portland, Oregon. — Maracaibo, Svarrer, ank. Hamburg 16/10.

Sonderho — Fane. Elisabetha, Fischer, ank. Hamburg 26/10.

Svendborg. Cimbria, Larsen, ank. Trapani 28/10. — Jørgen Larsen, Mikkelsen, ank. Stettin 27/10. — Emanuel, Hansen, ank. Lysekil 27/10. — L. C. Rasmussen, Hansen, ank. Lysekil 27/10. — Olga, Rasmussen, ank. Fairhill 28/10. — Venus, Hansen, ank. Lysekil 29/10. — Vera, Jensen, ank. Raumo 29/10. — Embala, Mikkelsen, ank. Sønderborg 31/10.

Ære. Husavik, Hansen, ank. Gelle 28/10. — Catrine, Boye, ank. Westwemyss 27/10. — Emanuel, Koek, ank. Falkenberg 29/10. — Pampa, Svendsen, ank. Aarhus 28/10. — Signe, Hansen, ank. Nykjøbing F. 28/10. — Claudia, Anberg, ank. Peole 31/10. — Høkla, Fabricius, afg. Labrador 14/10. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. Arendal. — Ofelia, Clausen, ank. Oporto 29/10. — Astræa, Svane, ank. Barbados 29/10. — Christian, Fabricius, ank. Kjøbenhavn 30/10. — Danmark, Andersen, ank. Reykjavik 30/10. — Norden, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 2/11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 5. November 1914. — Finanslovsforslaget 1915—1916. (Fortsat.) — De krigsførende Magters Stilling til Londoner-Deklarationen. — Lov om Tillæg til Lov af 6. August 1914 om Forbud mod Udførsel af visse Varer. — Lov om Straf for at handle i Strid med afgivne Erklæringer vedrørende Ind- og Udførsel. — Frugtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfrende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Planterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensens, 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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutokär & 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.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthla's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 184.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. **DRAGER.** Telf. 8.

Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

at 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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,
Danmark.

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf.

2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen, Skibs- og Baadebyggeri,

KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

Remington,

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

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Eksviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

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 A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 400,000.
I'egner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Copensure. Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefon: Central 256 og 10756.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, København«, 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. 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 København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 Fredericiagade 13 — Kjøbenhavn. Eksportlæger
6818 i Frihavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæthusegade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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.

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

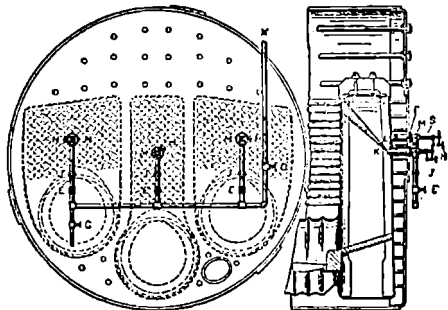
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. November 1914.

21. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plønder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at anbringe Røgkommerdorene, hvorved undgives kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttøevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

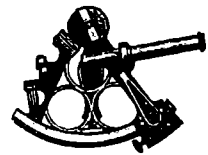
TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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



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



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverander til Flaaden • •

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

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverander til Statebanerne • •

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
KJØBENHAVN

Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.
Fillaler i Provinsen
Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omegn
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Københavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

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“.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Presseningduge.

Telef. 89. N. J. PETERSEN & SØN, Telef. 89.
SÆJLMAGERE—HELSINGØR.

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**



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

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

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr.
Veeterg. 27. Tlf. 6098—6034.

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.**

RATIN



Stats-
anerkendt.

Uakadellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekontor,
Bøtergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Rahtjens originale Composition

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

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amallegade 30. Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
egte Fabrikat.

Spritlekompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

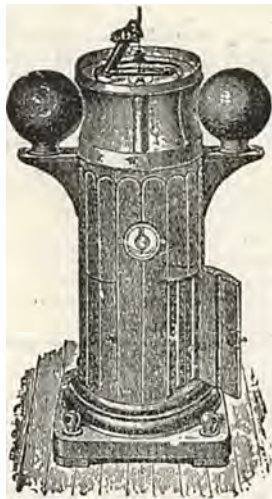
Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimuminstrumenter
Pejlstetter

Kikkertø
dobbelt og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfor-
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Cilnometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
n. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Hill-Madsen*

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver
for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

En Post som Havneassistent ved Kjøbenhavn
Havns Havn med en aarlig Begyndelseslønning af 1800 Kr. med et Tillæg af 200 Kr. for hver 3 Aars Tjeneste, indtil Lønningen er steget til 2600 Kr., og med et midlertidigt aarligt Lønningstillæg af 260 Kr. samt Adgang til Pension efter Loven af 5te Januar 1851 bliver ledig fra 1. Januar n. A. at regne.

Den, der ansættes i Posten, maa ikke uden Kjøbenhavn's Havnebestyrelses Tilladelse beklæde nogen anden offentlig eller privat lønnet Stilling.

Selvskrevne Ansøgning, stilet til Kjøbenhavn's Havnebestyrelse, indgives til Havnedirektøren i Kjøbenhavn inden den 30. November d. A.

Kun yngre Mænd, der have faret som Skibsførere eller Styrmand ville komme i Betragtning ved Besættelsen af denne Post, hvorhos tilføjes, at den, der ansættes i Posten, maa paatage sig Forpligtelsen til at kunne føre Havnevæsenets Isbryderdampskibe og følgelig være i Besiddelse af de hertil fornødne Kvalifikationer.

Kjøbenhavn's Havneforvaltning,
den 9. November 1914.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerling.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 477. Nattefon 427. — Post Box 14

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxøgade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvästhusgade 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.

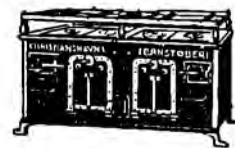
DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 7. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Adgang for danske Skibe til at deltage i Kystfarten i Kanada. — Skrivelsen toges til Efterretning.

2. Skrivelse fra Samme angaaende den i London den 20. Januar d. A. afsluttede internationale Konvention angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

3. Skrivelse fra Samme om at Salg i England af priselagne Skibe, bortset fra mindre Sejlskibe, kun kan finde Sted til britiske Undersaatter og bona fide britiske Selskaber. — Efter nogen Diskussion toges Skrivelsen til Efterretning.

4. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af »Reichs Gesetzblatt« indeholdende tysk Priseretsordning af 15. April 1911 og Forordning af 3. September d. A. angaaende Indtrædelsen af Priseretters Virksomhed og deres Sæde, samt Udførselsbestemmelser til ovennævnte Priseretsordning. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme betræffende Spørgsmaalet om Fordeling af Midler tilhørende »Julius Skrikes Stiftelse«. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme om, hvorvidt Bestemmelser, der tilsigter at forhindre, at Stillingen som Strandingskommissionær forbindes med Agentur for Bjergnings-entrepriser eller andet lignende privat Hverv, maa anses for paakrævet. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af den af Generaltolddirektoratet under 10. September d. A. udfærdigede Instruks for Toldvæsnets Embeds- og Bestillingsmænd om deres Pligter med Hensyn til Sundhedslovgivningen udenfor Søkøbstæderne og saadanne Pladser, hvor der er oprettet særligt Karantænetilsyn. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 12. November 1914.

Den Meddelelse fra det engelske Admiralitet, som vi bragte i vort sidste Nummer, om at hele Nordsøen herefter maatte anses som Krigsskueplads, fremkaldte ikke saa lidt Forskrækkelse i vide Kredse, nærmest foranlediget ved en Misforstaaelse i de første Ritzau-Telegrammer, der gik igen i flere Blade, idet der i dem var nævnt Færøerne i Stedet for Farne-Øerne som det Punkt, der skulde anløbes af alle Skibe til og fra skandinaviske Havne, kommende baade Øst og Vest fra, inden Rejsen kunde fortsættes. De sidste tilraadedes det dertil, hvis de var for hjemgaaende fra oversøiske Pladser, at gaa gennem den engelske Kanal og Strædet ved Dover. Heldigvis opklaredes Fejltagelsen, der dog allerede var rettet i vort Blad, hurtigt, og herved blev de ny Bestemmelser mere forstaaelige og kom ikke til at se saa truende ud for den skandinaviske Skibsfart. Bestemmelserne indeholdt dog flere uklare Punkter, navnlig med Hensyn til hvorledes vore Amerikabaade havde at forholde sig, og hvorledes Forbindelsen med vore nordlige Bilande skulde foregaa.

Om disse Spørgsmaal indleddes der straks, gennem Udenrigsministeriet, Underhandlinger med den engelske Regering, ligesom ogsaa Det forenede Dampskibsselskabs

administrerende Direktør, Kaptajn Cold, der netop opholdt sig i London, tog Afære.

Resultatet af disse Underhandlinger er blevet en Ordning, der for Amerikabaadenes Vedkommende og for Forbindelsen med vore nordlige Bilande maa betegnes som tilfredsstillende, idet Sejladsen her som hidtil kan lægges Nord om Skotland. For Farten paa selve England betyder Anløbspunktet Farne-Øerne nærmest en noget kortere Rute, især for de Skibe, som skal Syd efter. Derimod vil den tvungne Rute fra Farne-Øerne gennem Strædet ved Dover og Kanalen naturligvis være en betydelig Ulempe for vore Fragtdampere paa Amerika, hvis der ikke ogsaa for dem, hvad der maa haabes, kan opnaas Tilladelse til at gaa Nord om Skotland.

All i All er »Spærringen af Nordsøen«, som de trufne Foranstaltninger kaldes, ikke blevet den Katastrofe for vor Skibsfart, som det et Øjeblik saa ud til, og det maa dertil haabes, at der er opnaaet en større Sikkerhed for Skibene. Krigsforsikringen for danske Skibe har da heller ikke fundet Anledning til at forhøje sine Præmier. Paa den anden Side maa det dog ikke overses, at der vedblivende er visse Uklarheder tilbage i Admiralitetets Kundgørelse, og selv om der vel ikke er nogen Grund til at drage de foran antydede Lempelser i Tvivl, bør det sikkert lige saa lidt overses, at en officiel Bekræftelse endnu ikke foreligger.

Stræderne The Minch og Pentland Firth er lukket. Kristiania, den 5. November. Det norske Udenrigsministerium har fra den engelske Regering modtaget følgende Meddelelse:

The Minch (mellem Hebriderne og Skotland) og Pentland Firth (mellem Skotland og Orkney Øerne) er lukket. (Ritz. Bur.)

Panama-Kanalen passeredes i Tiden fra den 15. August til den 1. Oktober af 81 Skibe, skriver »Economist«. De samlede Kanalindtægter siden Aabningen androg i den Tid £ 70,000 eller c. 1,25 Millioner Kroner. Efter et Jordskred, som fandt Sted den 14. Oktober, vil regelmæssig Trafik nu kunne genoptages. Ved Spærringen blev fire Skibe opholdt i Christobol og to i Balboa. Det første danske Skib, som har passeret Panama-Kanalen, er Det østasiatiske Kompagnis Dampet »Transvaal«. Kaptajn Kall, hvis Rapport til Rederiet bl. a. indeholder følgende:

Panama-Kanalen er kun aaben for Trafik paa Hverdage mellem 7 Morgen og 5 Eftermiddag. Den er endnu ikke helt færdig, og menes først at blive brugelig for fuld Trafik om c. 1 Aar. Kun det ene Sæt Sluser, de vestlige, er taget i Brug, paa de andre arbejdes der stadig. Ved Culebra Gennemskæringen, hvor der har været Jordskred for et Par Maaneder siden, er Løbet for Øjeblikket 150 Fod bredt, men skal udvides til 300 Fod som før Skredet; mellem 5 Eftermiddag og 9 Morgen arbejdes der hver Nat med Uddybning paa dette Sted.

»Transvaal« begyndte Sejladsen gennem Kanalen fra Stillehavssiden den 31te August Kl. 10 Formiddag; den naaede ikke helt igennem Kanalen, men maatte om Eftermiddagen Kl. 5½ fortoje ved Gatun Sluserne for Natten. Næste Morgen Kl. 7 gik »Transvaal« gennem Gatun Sluserne og ankom til Colon Kl. 10 Formiddag.

Selve Passagen gennem Kanalen tog altsaa fra 10 Morgen til 5½ Eftermiddag og fra 7 Morgen til 10 Formiddag, eller ialt 10½ Time. Et Skib, der er klar til at gaa ind i Kanalen straks om Morgenen, vil saaledes netop kunne naa igennem paa en Dag.

Udgifterne ved Gennemsejlingen siges for »Transvaals Vedkommende at have beløbet sig til c. 11,000 Kroner. Dette synes jo at være et betydeligt Beløb for en Gennemsejling, men en Tur Syd om Sydamerika vilde have krævet et langt større Beløb.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Arbejdsvagtten om Bord. Da der sidste Aar blev skrevet om Skoleskibssagen i *Dansk Søfartstidende*, omtalte Hr. Højskoleforstander Rasch Arbejdsvagtten som et af de uheldigste Forhold om Bord i danske Skibe. Jeg skal her ikke komme nærmere ind paa de andre Anker, som Hr. Rasch fremkom med, men kun holde mig til den saakaldte Arbejdsvagt, som endnu sikkert findes paa Flertallet af vore Sejlskibe.

Denne Vagt, eller den Tid, som bliver taget fra Folkenes Frivagter om Dagen, er et forældet System, en gammel Vane, der forlængst har overlevet sig selv og derfor burde afskaffes hurtigst muligt. Nogle Skibsførere paa- staar, at de ikke kan faa Arbejdet udført, dersom Arbejds- vagtten skal inddrages, men til denne Paastand er der kun ét at svare, nemlig: »at deres Skibe saa maa være for daarligt bemandede«, hvilket ikke kan lægges Besætningerne til Last. Det er dog sjældent dette, der er i Vejen, det drejer sig her kun om det evige Gamle, som man ikke kan komme bort fra. Selv om Vinteren bliver paa mange Skibe Besætningerne holdt oppe paa deres Frivagter til Trods for, at intet Arbejde kan udføres; men det er det Gamle, som skal opretholdes, enten det saa er til Skade eller til Gavn. Og at det er til Skade og forhøjer Vanskeligheden ved at faa Søfolk til vore Sejlskibe, derom er vist alle enige. Findes der nogen anden Stilling, hvor Folk maa arbejde c. 15 Timer i Døgnet og kun er fri i c. 8 Timer? Vist nok næppe, og i hvert Fald ikke uden Ekstrafortjeneste. Der kan mod dette indvendes, at 8—9 Timers Sovn er nok i Døgnet, hvilket maaske kan være rigtigt nok, men er det ikke lidt vel kortsynet at mene, at et Menneskes Tid skal optages udelukkende af Arbejde og Sovn?

Bør der ikke ogsaa være en Tid, som Sømanden virkelig kan kalde Fritid og benytte, som han har Lyst til, f. Eks. til Læsning, Skrivning og andre Beskæftigelser, som kan virke adspredende og opløftende paa de lange ensformige Dage i Søen?

Der kan som oftest være mere end nok om Vinteren af daarligt Vejr o. lign., hvor Søfolkene tvinges til at være oppe, men lad os da ikke være med til at holde dem oppe ved unyttigt Arbejde, som kun bidrager til at gøre Stemning og Forhold tristere om Bord end nødvendigt.

Arbejdsvagtten er en Ting, som alle burde være enige om at faa afskaffet, da det kan gøres uden økonomiske Ofre for Skibene, og kunde disse Linier hjælpe til at faa den ud af Verden, vilde Hensigten med dem være naaet.

Ærbødigt

Skibsfører.

Krigen. Udenrigsministeriet meddeler under 7. ds.:

I Anledning af, at Tyrkiet er blevet inddraget i Krigen, har den danske Regering besluttet at meddele de krigsførende Magter, at Danmarks fuldstændige Neutralitet ogsaa gælder overfor denne Udvidelse af Krigen.

I denne deltager nu følgende Lande: England med Kolonier, Frankrig, Rusland, Tyskland, Østrig-Ungarn, Belgien, Serbien, Montenegro, Luxemburg, Japan og Tyrkiet.

Stødt paa Miner. En tysk Trawler er den 3. ds. stødt paa en Mine Syd for Langeland og er sunket. Det formodes, at Besætningen kun delvis er reddet.

Fra Grimsby telegraferes: Trawleren »Calphurnia« er

den 14. September stødt paa en Mine og sunket. Hele Besætningen, 12 Mand, formenes at være dræbt eller sunket. Første Maskinmester var en Nordmand; af Dæksmandskabet var to Mand, Sørensen og Andersen, Danske.

Den svenske Dampet »Atle«, Kaptajn Torbjørnsson, der den 8. ds. afgik fra London med fuld Ladning Stykgods og Post, er et Stykke udenfor Yarmouth stødt paa en Mine og sunket.

Af Besætningens 18 Mand omkom 6. Kaptajnen og de Overlevende landsattes i Yarmouth.

Dampet var krigsforsikret til den fulde Værdi.

Ind- og Udførsel af Varer til Storbritanien og Irland. Udenrigsministeriet meddeler: Under Henvi- sning til sin Skrivelse af 15. f. M. angaaende Oprindelsecertifikater og Bestemmelses-Erklæringer for Varer, der henholdsvis indføres til eller udføres fra Storbritanien og Irland, meddeler Udenrigsministeriet, at man den 9. ds. fra den kgl. Gesandt i London har modtaget telegrafisk Indberetning angaaende følgende Ændringer i den herom givne britiske Forordning af 9. f. M.:

Der kræves Oprindelsecertifikater for Varer, der udføres fra samtlige danske Havne. Fra denne Bestemmelse er dog undtaget:

1. Levnedsmidler, Tømmer af enhver Art (herunder indbefattet »Pit Props«), »Pulpwood«, Jernerts, Granit, Is, Tjære, Calcium-Carbid;
2. Varepartier, hvis Værdi ikke overstiger 25 £.
3. Varer, der indføres til Storbritanien og Irland i Henhold til speciel Tilladelse (»undør license«);
4. Varer, der afsendes til Storbritanien og Irland den 19. November d. A. eller tidligere.

Indtil yderligere Oplysninger foreligger, maa Udenrigsministeriet gaa ud fra, at den under 4) nævnte Undtagelse kun refererer sig til Varer, der afsendes fra Havne i Danmark, i hvilke der ikke findes ansat nogen britisk Konsulæmbedsmand, inden den angivne Dato.

Nautisk Almanak. Paa G. E. C. Gads Forlag, Kjøbenhavn, er udkommet Nautisk Almanak for Aaret 1915, beregnet og udgivet af Navigationsdirektør J. A. J. Bildsøe. 25. Aargang. Denne Almanak bringer som Noget Nyt tilkommet bl. a.: Tidssignaler (1913), A. Telegrafiske og radiotelegrafiske Signaler. B. Synlige Signaler og Lydsignaler for en stor Mængde Steder, Tidsregning i forskellige Stater (1913) og Afmærkning af Vrag m. m. i Sundet. Under forskellige Meddelelser bringes adskilligt Nyt, deriblandt om Forsigtighed ved Besejlingen af danske Kystfarvande, radiotelegrafiske Vejrberetninger fra forskellige Steder og Bestemmelser vedrørende Besejlingen af Panama-Kanalen m. m.

Besejlingsforholdene ved Ærø. Angaaende disse afholdtes den 5. og den 6. ds. i Følge Ærø Avis, Møder henholdsvis i Ærøskjøbing og i Marstal af Repræsentanter for de kommunale Raad og forskellige Erhverv paa Ærø samt Drejø Sogneraad og Kredens Folketingsmand Sporon-Fiedler. Paa begge Møder vedtoges en Resolution til Ministeriet for offentlige Arbejder om Ønskeligheden af, at en paatænkt Uddybning af Høje Stene-Løbet og Løbet over Hvenegrund, der er Ærøs vigtigste Samfærdselsveje til det øvrige Land, fremmes saa hurtigt, som Forholdene tillader det.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Lissabon og Piræus er erklæret for pestfri.

Tunis: Øen Rhodos er erklæret for pestsmittet.

Sverige: Østrigsk Schlesien, Galizien, Mähren, Byen

(Fortsættes efter Regnskabsforelse i Skibe.)

„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 415/881. (Genova 1914.)

En Mole opføres c. 470 m S. for Havneindløbet til *Viareggio*. Paa Yderenden af Molen er trændt to grønne Lanterner, den ene 1 m over den anden. Den øverste Lanterne er 5 m over Vandet. Synsviddelen af begge: 3 Sm. Man bør holde mindst 150 m uden om Lanternerne. 43° 51 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 14 $\frac{1}{2}$ ' E.

2243. Italien W.-Kyst. Livorno. Meloria Fyrskib. Oplysning.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 415/879. Genova 1914.)

Naar Fyrskibet ved *Meloria* Banke er drevet fra Station, beklædes den underste Del af Fyrgittermasten med hvidt Sejldug saaledes, at Fyrbaaken viser sig hvid for neden og sort for oven. I klart Vejr vil Farverne kunne skelnes i en Afstand af 5 Sm. Fyret tændes ikke, reglementerede Lanterner føres. 43° 36' N. 10° 12 $\frac{1}{2}$ ' E.

2244. Sicilien W.-Kyst. Egadiske Øer. Levanzo. Kap Grosso. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 423/893. Genova 1914.)

I Slutningen af November 1914 forandres Fyret paa Kap *Grosso*, N.-Pynten af Øen *Levanzo*, til at vise hvidt Tre-Blink hver 35 s., Blink 5 s., Mørke 2, s., Blink 5 s., Mørke 2, s., Blink 5 s., Mørke 15 s., Mørke 15 s., 38° 01' 08" N. 12° 20' 05" E.

2245. Tripolis (Libyen). Derna. Oplysning.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 414/877. Genova 1914.)

Paa Grund af Storm er en Del af Materialet fra den under Bygning værende Mole ført ud i Vandet, man advares derfor imod at komme inden for 60 m fra den grønne Lanterne paa ovennævnte Mole. 32° 45' N. 22° 39 $\frac{3}{4}$ ' E.

2246. Tripolis (Libyen). Machahos (Makabez). Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 58/3042. Berlin 1914.)

Løbet til *Machahos* er afmærket paa følgende Maade: Ved Indløbet ligger en grøn Tønde paa Styrbords Side og en rød Tønde paa Bagbords. Derefter er Løbet afmærket med Pæle, som paa Styrbords Side har en Skive, paa Bagbords Side en Trekant paa Toppen. Endvidere ligger der 6 Tønder paa Styrbords Side, den sidste af disse ligger, hvor Løbet forandrer sin Retning c. 70°. Da mange af Pælene staar i 1 m Vand, bør man ikke komme disse for nær. 33° 07' N. 11° 42' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1128. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

2247. Tyskland. Østersøen og Nordsoen. Advarsel mod ikke at vise Nationsflaget om Natten.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 61/3154. Berlin 1914.)

Naar Handelskibe i *Østersøen* og *Nordsoen* om Natten belyses med Lyskastere fra Krigsskibe, skal de straks vise Nationalflaget. Skibe, som undlader dette, udsætter sig for alvorlige Farer.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.

England:

T Supplement to South Indian Ocean Pilot, 1911.

Norge:

N „Den norske Lods“, hefte V, fra Bergen til Florø.

Tyskland:

R 365 Ostindischer Archipel: Reede von Singapore. I: 12 500.

R 391 Ostsee, Deutsche Küste: Die Weichsel von Neufahrwasser bis Danzig.

I: 15 000.

† 105 Eider-Mündung.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Geugivelse til Anvendelse om Bord i Dampfærdselsloven hørende Skibe og Fartøjer. Henholdt til Forskrifterne for de under Dampfærdselsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danste* Punktens Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i *Parentes*, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danste* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retninger* er retvisende (hvor det er ønskeligt, tillægges den misvisende bagetter i *Parentes*), og de, der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

II. Lille-Bælt.

2208. Danmark. Lille-Bælt. Bestemmelserne angaaende Sejladts indskærpes.

Paa given Foranledning indskærpes Bestemmelserne i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40 af 10. August d. A. angaaende Sejladtsen i *Lille-Bælt*. Sejladts sydfra til *Assens* og fra *Assens* sydøst ligesom gennemgaaende Sejladts forbi *Assens* maa ikke finde Sted.

De i nævnte „Efterretninger for Søfarende“ indeholdte Regler for Sejladtsen i *Lille-Bælt* er iøvrigt gældende.

2234. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3429. Washington 1914.)

I Indløbet til *Buzzards Bugt* er fundet følgende Grunde: 1) En Grund med 6,7 m Vand paa 41° 25' 60" N., 70° 58' 06" W. 2) En Grund med 8,8 m Vand c. 200 m 341½° (misv. N. ½ W.) fra 6,2 m Grunden.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 09/2197. København 1914.)

2235. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. College Point Reef. Tønde ombyttet med Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3431. Washington 1914.)

College Point Reef Spirtønde 1 er ombyttet med en Klokketønde. 40° 47' 52" N. 73° 51' 05" W.

2236. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Lys- og Fløjetønde drevet fra Station.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3435. Washington 1914.)

Ifølge Indberetning fra en *nordamerikansk* Orlogsmænd har Lys- og Fløjetønden 2 *CB* den 30te September d. A. c. 1 Sm W. t. N. for sin Plads. Tøndens rigtige Plads: 36° 51', 8 N. 75° 51', 0 W.

2237. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout Shoals. Tønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3436. Washington 1914.)

Ved *Cape Lookout Shoals* er udlagt følgende Tønder: 1) *Cape Lookout Slough East End* sorte og hvide Spidstønde i c. 7¼ m Vand 3,8 Sm 165° (misv. S. t. E.) fra *Cape Lookout Fyr*. 2) *Cape Lookout Slough West End* sorte og hvide Stumpstønde i c. 9 m Vand 4 Sm 190° (misv. S. t. W. ¼ W.) fra samme Fyr. 3) *Thasleroy Wreck* Klokketønde 2 i c. 7¼ m Vand, c. 120 m SSW. for Vraget, 3,8 Sm 187° (misv. S. t. W.) fra samme Fyr. *Cape Lookout Fyr*: 34° 37' 22" N. 76° 31' 29" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaimiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2238. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Cedar Keys. Belysning for-
andres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3439. Washington 1914.)

Omtrent den 1ste Januar 1915 foretages følgende Forandringer ved Belysningen:

1. *Cedar Keys Fyr* nedlægges permanent, men Fyrtårnet bliver staaende. 29° 05' 49" N. 83° 03' 58" W.

2. *North Bank* hvide Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 s, vil blive tændt. 29° 08' 33" N. 83° 06' 29" W.

2239. Panama. Colon. Fyr tændt. Lystønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3441. Washington 1914.)

De røde Fyr, som vises fra en Pæl paa Yderenden af W.-Bølgebryderen, er nedlagt. Paa Indersiden af Bølgebryderens Knaek er tændt et rødt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 2 s. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 8 Sm. Man skal holde mindst 230 m uden om Fyret. Lystønden ud for Yderenden af W.-Bølgebryderen er inddraget. *Colon*: 9° 23' N. 79° 56' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/1720. København 1914.)

2240. Martinique. Fort de France. Bestømmelser vedrørende Besøpling.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 271/2475. 8-Gravnhage 1914.)

Fort de France Red og Indløbet dertil maa kun anløbes i Tiden fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Egn. Fyrene er slukkede og Afmærkningen upaalidelig. Skibe skal brygge en af den militære Kommandant anvist Lods. 14° 36' N. 61° 04½' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2241. Italien. Signaler for Slæbning af Miner.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 407/873. Genova 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2227. Island W.-Kyst. Reykjavik. Fyr tændes. Den 15de November 1914 tændes 2 grønne Lanterner (den ene 1 m over den anden) paa Yderenden af Stilladsbroen ved den under Bygning værende Mole, *Ørfrisey (Efferse)* Mole, der gaar fra *Ørfrisey* i SE-lig Retning mod Batteriet. Den øverste Lanterne er 5 m over Vandet ved Springtids Højvande. Lanterneerne vil være tændt fra 1/2 Time efter Solnedgang til 1/2 Time før Solopgang i Tidrummet 1ste August—15de Maj indtil Havnearbejdet er afsluttet. *Reykjavik*: 64° 08' 1/4' N. 21° 55' 1/2' W. (Kort Nr. 213. Islandske Lods Side 56. Fyr-Port. Nr. 628 A.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1887. København 1914.)
2228. Frankrig. Iles de Glénan. Leuriou. Somærke opført. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 21/100. Rochefort 1914.) Paa det SE-lige af *Leuriou* Skærene er opført en sort Baake med en Cylinder paa Toppen. Baaken er 7 m over Vandet ved Højvande. 47° 45' 13" N. 3° 59' 55" W.
2229. Frankrig. Plateau de Rochebonne. Fyrskib atter udlagt. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 21/101. Rochefort 1914.) Fyrskibet *Rochebonne Est*, der midlertidig var ombyttet med en Lys- og Kloldketønde, er atter udlagt. 46° 12' 20" N. 2° 23' 09" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1100. København 1914.)
2230. Portugal. Barra de Faro e Oihão. Fyr forandret. („Avisos aos Navegantes“ Nr. 15/29. Lissabon 1914.) Det røde, faste Bagfyr paa Baake Nr. 1 er forandret til et grønt, fast Fyr. c. 36° 59' N. 7° 50 1/2' W.
2231. Afrika. Marokko under fransk Protektorat. Bestemmelser vedrørende Besøjing. („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 270/2471. 's-Gravenhage 1914.) For Besøjing af den *marokkanske* Kyst, der er under fransk Protektorat, er truffet følgende Bestemmelser: Det er forbudt at bruge Radiotelegraf paa Søterritoriet. Fangnettene skal nedtages ved Indløbning i Havn eller efter Myndighedernes Anmodning, og de maa ikke opsættes for Søterritoriet er forladt. Skibe, som vil anløbe Havne, skal hejse Kendingssignal og Lodsflag, som vil blive besvaret paa følgende Muade fra *franske* Orlogsmænd paa Reden med de internationale Flag. S betyder: De kan ankre paa Reden. D — Afvent et Fartøjs Ankomst, før De løber ind. Q — Staa atter til Søs. Er der intet fransk Orlogsskib paa Reden kan Havnebestyrelsen beordre Skibet at staa til Søs igen. Det er forbudt at anløbe Havne om Natten.
2232. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Sheepscot Bugt. Griffiths Head Ledge. Tønde forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 41/3424. Washington 1914.) Spirtønden ved *Griffiths Head Ledge* er ombyttet med en Spidstønde. 43° 47' 00" N. 69° 42' 35" W.
2233. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sund. Fal-mouth. Deacons Pond Jetty. Fyr tændt. („Notice to Mariners“ Nr. 41/3428. Washington 1914.) Paa Yderenden af den W.-lige Mole ved Indløbet til *Deacons Pond* er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,2 s, Mørke 0,8 s. Flammens Højde: 6 m.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er rettvilsende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvilsende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2209. Sverrig. Sölvsborg. Fyr atter tændt. Udenrigsministeriet meddeler, at Indsejlingsfyrene ved *Sölvsborg*, ifølge Meddelelse i svenske Blade, indtil videre skal holdes tændte. *Sölvsborg*: 56° 02' N. 14° 35' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63/2122. København 1914.)
2210. Sverrig. Öland, W.-Kyst. Risinge. Somærker. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/1121. Stockholm 1914.) A. Paa N.-Siden af Indløbet til Havnen er udsat en Stage med Kost paa følgende Steder: 1) 56° 29' 09" N. 16° 22' 00" E. 2) 56° 29' 09" N. 16° 22' 10" E. 3) 56° 29' 11" N. 16° 22' 18" E. 4) 56° 29' 09" N. 16° 22' 30" E. 5) Inden for de forannævnte 4 Prikker. B. Paa S.-Siden af Indløbet er udsat Stager paa følgende Steder: 1) 56° 29' 03" N. 16° 22' 05" E. 2) 56° 29' 06" N. 16° 22' 18" E. 3—4) To Stager inden for forannævnte Stager.
2211. Sverrig. Ölands Norra Udd. Vrag. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/1120. Stockholm 1914.) Damperen *Carro* er den 27de Oktober d. A. stødt mod en Skibsmast paa 57° 19' 05" N. 17° 13' 40" E. Stedet vil blive nærmere undersøgt.
2212. Sverrig. Gottland E.-Kyst. Uskadelliggørelse af Miner. Ifølge Meddelelse i svenske Blade vil *Sjöförvarsdepartementet* træffe Foranstaltninger til snarest muligt at uskadeliggøre de Miner, som er rapporteret drivende ud for E.-Kysten af *Gottland*. Desuden vil et Fartøj indtil videre blive stationeret der for at uskadeliggøre eventuelle drivende Miner. Midten af *Gottland E.-Kyst* c. 57° 30' N. 19° 00' E.
2213. Sverrig. Gottland. Fårösund. Vrag afmærkes. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/1119. Stockholm 1914.) Vraget, som laa paa W.-Siden af Løbet gennem *Fårösunds Norra Gall*, er drevet ud paa 57° 54' 20" N. 19° 02' 00" E. En grøn Vragprik med 2 grønne Flag skal udlægges ENE. for Vraget.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2214. Danmark. Grønund. Advarsel.

Paa *Moen* S.-Kyst ved *Læge-Huk* kan der til Tider vises to svage, hvide Lys, som er overet i Pejling 321° (misv. NW. t. N. $3\frac{1}{8}$ N.). Søfarende advares imod at forveksle dem med *Grønund Fyr*linie. *Læge-Huk*: 54° 52 $\frac{1}{4}$ ' N. 12° 11' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2215. Sverrig. Kattegat. Varberg. Fyr atter tændt.

(¹) Underrigtelser for søfarende" Nr. 42/1139. Stockholm 1914.)
Varbergs Havn Fyr holdes tændt indtil videre. 57° 06' 42" N. 22° 14' 30" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63/2128. København 1914.)

2216. Sverrig. Kattegat. Falkenberg. Fyr atter tændt.

Udenrigsministeriet meddeler, at Indsejlingsstyrene ved *Falkenberg*, ifølge Meddelelse i svenske Blade, indtil videre skal holdes tændte. *Falkenberg*: 56° 53 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 30' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63/2128. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2217. Nordsøen. Moldeløse med Hønsyn til Besejling.

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet betragter det engelske Admiraltiet hele *Nordsøen* som militært Farvand, i hvilket alle Skibe maa være forberedt paa at møde alvorlige Farer paa Grund af Miner og Orløsskibe, som søger efter mistænkelige Skibe.

Alle Skibe, som overstrider en Linie fra N.-Plynten af *Helviderne* over *Færøerne* til *Island*, handler paa egen Risiko. Skibe, der skal til *Norge*, *Østersøen*, *Danmark* og *Holland*, raades til at passere gennem den engelske Kanal og Strædet ved *Dover*. Der vil de faa Anvisninger, hvorefter de sikkert, saavidt *Storbritannien* angaar, kan passere langs E.-Kysten af *England* til *Færø Islands* paa c. 55° 40' N. 1° 37' W. Her vil om muligt blive anvist en sikker Kurs til *Lindesnes Fyr* paa c. 57° 59' N. 7° 01' E. Herfra kan de holde Nord eller Syd paa efter deres Bestemmelssessted, idet de maa holde sig saa tæt til Kysten som muligt. Skibe, der skal den modsatte Vej, maa følge de omvendte Ruter.

Ved at holde sig strengt til disse Regler kan Skibe sejle sikkert saavidt *Storbritannien* angaar, men Afvigelser herfra, om end kun enkelte Søml, kan have skæbnesvangre Følger.

Om enkelte Ruter fra og til danske Havne indhentes endnu nærmere Oplysninger.

2218. Nordsøen. Minoføts S.-Grænse forrykket.

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er S.-Grænsen for det Areal, som det er farligt at besøje paa Grund af Mineudlægninger, nu 51° 54' N. i Stedet for 52° 00' N. Udvidelsen skyldes den Omstændighed, at Minerne er i Drift.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2028. København 1914.)

2219. Norge. Kabler udlagt.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/378. Kristiania 1914.)

Ny Telefonkabler er udlagt paa følgende Steder:

1. *Flekkefjord*. Over *Raskolmsund* (*Espholmen—Skjemenrikodden*). 58° 14' 20" N.

6° 40' 20" E.

2. *Hardanger*. Over *Indre Aabak* (tæt W. for Kraftstationen—W. for Elven ved *Tjøvenas*). 60° 25' 45" N. 6° 25' 50" E.

3. *Hilieren*. Over *Dobnundet* (*Vikstrom, Hilieren—Vallaen, Dolmen*). 63° 38'

15" N. 8° 47' 10" E.

4. *Ryfylke, Jelsa—Foldaen* (*Krossen, Jelsa—Foldø*). 59° 20' 10" N. 6° 01' 40" E.
Ved Ankring eller lignende paa disse Steder maa udvises Forsigtighed, da Be-

2220. Norge. Trondhjemsleden. Ertvaago. Afmærkning.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/354. Kristiania 1914.)

1. Paa N.-ligste *Skarsviklor* er opført en Varde, og den netop overflydte Baae paa E.-Siden af *Løbet*, c. 200 m ESE. for Varden, er afmærket med en Jernstang. *Skarsviklor*: 64° 03 $\frac{1}{4}$ ' N. 9° 53' E.

2. *Holmegrund* 1 m Baae, c. 200 m W. for *Søndre Nordgaardsholme* S.-Plynt, er afmærket med en Jernstang. 64° 02' $\frac{1}{8}$ N. 9° 52' $\frac{1}{8}$ E.

2221. Norge. Trondhjemsleden. Ertvaago. Afmærkning.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/353 d. Kristiania 1914.)

Paa W.-Siden af *Graaholmen* i *Kanviken* er opført en Varde, og den netop overflydte Baae, c. 300 m WNW. for *Graaholmen*, er afmærket med en Jernstang. *Graaholmen*: 63° 15' N. 8° 15 $\frac{1}{2}$ ' E.

2222. Norge. Finnøfjord. Halsno SW. Baer afmærkede.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/353 a. Kristiania 1914.)

1. *Espegrunden* 0,9 m ($\frac{1}{2}$ Fv.) Baer er afmærket en Jernstang. 59° 10', 7 N. 5° 57', 8 E.

2. *Åskholmyrunden* (ikke kortlagt), c. 100 m S. t. E. for *Åskholmen*, er afmærket med en Jernstang.

3. *Brødrene* N.-ligste netop overflydte Baer er afmærket med en Jernstang. 59° 10', 4 N. 5° 57', 1 E.

2223. Norge. Aardalsfjorden. Vørvig. Afmærkning.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/353 a. Kristiania 1914.)

I *Vørvig* er 0,9 m ($\frac{1}{2}$ Fv.) Baeren og to ikke kortlagte Baer, henholdsvis c. 150 m WSW. og 200 m S. for 0,9 m Baeren, afmærkede med Jernstænger. 0,9 m Baeren: 59° 07', 0 N. 5° 58', 5 E.

2224. Norge. Idsofjorden. Baer afmærkede.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/353 a. Kristiania 1914.)

1. En ikke kortlagt Baer i *Sagholmsundet* ved *Tan*, ontrent der hvor norsk Kort Nr. 16 viser 7,5 m (4 Fv.) E. for *Sagholmen*, er afmærket med en Jernstang. 59° 03', 6 N. 5° 55', 2 E.

2. *Søndre Hengjuboer* 1,8 m (1 Fv.) Baer tæt ved *Hengja* E.-Side er afmærket med en Jernstang. 59° 01', 2 N. 5° 54', 0 E.

3. *Fjeldstua* netop overflydte Baer, c. 550 m NW. for *Jorpelandsholmen* N.-Plynt, er afmærket med en Jernstang. *Jorpelandsholmen*: 59° 01' N. 6° 02 $\frac{1}{2}$ ' E.

4. En netop overflydt Baer, SE. t. E. for *Svinasholmene*, er afmærket med en Jernstang. *Svinasholmene*: 59° 00' N. 6° 03' E.

5. *Kjerringa* NW.-lige Baer, NE. for *Idsoelva*, er afmærket med en Jernstang. 58° 59', 6 N. 6° 01', 0 E.

2225. Holland. Noord-Hinder. Fyrskibs Bølgemod.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 26/72438. 's-Gravenhage 1914.)

Noord-Hinder Fyrskib ligger nu paa 51° 04' 47" N. 2° 41' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2185. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2226. Skotland. Minch. Spærret for Sejads.

Høje Meddelelse fra Udenrigsministeriet vil Strædemne *Great og Little Minch* mellem *Hebriderne* og *Skotland* ved det britiske Admiraltets Foranstaltning blive spærret for Sejads. *Hebriderne* N.-Plynt: 58° 31' N. 6° 15' W.

Regnskabsførelse i Skibe.

(Sluttet.)

Kontobog for Mandskabet.

1 Styrmand A. Bendtsen.

Dato		Maanedshyre 120 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		80 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	80 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		120 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	120 00	
			200 00	200 00

2 Styrmand C. Nielsen.

Dato		Maanedshyre 80 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		55 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	55 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		80 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	80 00	
			135 00	135 00

3 Baadsmand O. Larsen.

Dato		Maanedshyre 65 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		40 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	40 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		65 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	65 00	
			105 00	105 00

4 Letmatros K. Petersen.

Dato		Maanedshyre 55 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		30 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	30 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		55 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	55 00	
			85 00	85 00

5 Letmatros A. Hansen.

Dato		Maanedshyre 50 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		30 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	30 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		50 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	50 00	
			80 00	80 00

6 Ungmand P. Madsen.

Dato		Maanedshyre 40 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		20 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	20 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		40 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	40 00	
			60 00	60 00

7 Ungmand C. Sørensen.

Dato		Maanedshyre 35 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		20 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	20 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		35 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	35 00	
			55 00	55 00

8 Skibsdreng A. Møller.

Dato		Maanedshyre 25 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		15 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	15 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		25 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	25 00	
			40 00	40 00

9 Skibskok P. Christensen.

Dato		Maanedshyre 70 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		40 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	40 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		70 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	70 00	
			110 00	110 00

10 Messedreng H. Jensen.

Dato		Maanedshyre 25 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		15 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	15 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		25 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	25 00	
			40 00	40 00

11 1. Maskinmester P. Lykkeberg.

Dato		Maanedshyre 180 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		120 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	120 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		180 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	180 00	
			300 00	300 00

12 2. Maskinmester A. Sandved.

Dato		Maanedshyre 110 Kr.	Debet	Kredit
1914		Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		60 00
Januar	31	An udbetalt Rest paa Hyre....	60 00	
»	»	Pr. Hyre for Januar.....		110 00
»	»	An udbetalt Hyre, Januar.....	110 00	
			170 00	170 00

13 Fyrbøder O. Hassing.

Dato	Maanedshyre 65 Kr.	Debet	Kredit
1914	Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		45 00
Januar 31	An udbetalt Rest paa Hyre....	45 00	
»	» Pr. Hyre for Januar.....		65 00
»	» An udbetalt Hyre, Januar.....	65 00	
		110 00	110 00

14 Fyrbøder G. Duseberg.

Dato	Maanedshyre 60 Kr.	Debet	Kredit
1914	Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		40 00
Januar 31	An udbetalt Rest paa Hyre....	40 00	
»	» Pr. Hyre for Januar.....		60 00
»	» An udbetalt Hyre, Januar.....	60 00	
		100 00	100 00

15 Kullempen L. Bruun.

Dato	Maanedshyre 35 Kr.	Debet	Kredit
1914	Pr. Saldo fra forr. Regnskab...		20 00
Januar 31	An udbetalt Rest paa Hyre....	20 00	
»	» Pr. Hyre for Januar.....		35 00
»	» An udbetalt Hyre, Januar.....	35 00	
		55 00	55 00

16 Egen Konto.

Dato	Maanedshyre 120 Kr. og 3 pCt. Kaplak	Debet	Kredit
1914	Pr. tjent Hyre for Januar.....		120 00
Januar 31	» do. Kaplak af Kulfragt 3 pCt. af £ 875.00 = £ 26.50		475 13
»	An hævet Hyre for Januar....	120 00	
»	» do. 3 pCt. Kaplak.....	475 13	
»	» overført fra Regnskabet i Newcastle £ 9.53 á 18.10 ..	167 66	
Febr. 22	» overført fra Regnskabet i Neapel Lire 15.80 á 0.72 ...	11 38	
»	Pr. Balance.....		179 04
		774 17	774 17
1914	An Saldo til næste Regnskab	179 04	
Febr. 23			

Newcastle-Regnskabet.
Bilag Nr. 19.

Uddrag af Kontobog for Mandskabet.

Pag.		Rest paa Hyre fra forrige Regnskab.	Hyre for Januar 1914.	Ialt.
1.	1. Styrmand A. Berendtsen.....	Kr. 80.00	Kr. 120.00	Kr. 200.00
— 2.	2. do. C. Nielsen.....	» 55.00	» 80.00	» 135.00
— 3.	Baadsmænd O. Larsen.....	» 10.00	» 65.00	» 105.00
— 4.	Letmatros K. Petersen.....	» 30.00	» 55.00	» 85.00
— 5.	do. A. Hansen.....	» 30.00	» 50.00	» 80.00
— 6.	Ungmand P. Madsen.....	» 20.00	» 40.00	» 60.00
— 7.	do. C. Sørensen.....	» 20.00	» 35.00	» 55.00
— 8.	Skibsdreng A. Møller.....	» 15.00	» 25.00	» 40.00
— 9.	Skibskok P. Christensen.....	» 40.00	» 70.00	» 110.00
— 10.	Messdreng H. Jensen.....	» 15.00	» 25.00	» 40.00
— 11.	1. Maskinmester P. Lykkeberg.....	» 120.00	» 180.00	» 300.00
— 12.	2. do. A. Sandved.....	» 60.00	» 110.00	» 170.00
— 13.	Fyrbøder O. Hassing.....	» 45.00	» 65.00	» 110.00
— 14.	do. G. Duseberg.....	» 40.00	» 60.00	» 100.00
— 15.	Kullempen L. Bruun.....	» 20.00	» 35.00	» 55.00
	Tilsammen	Kr. 630 00	Kr. 1.015.00	= Kr. 1.645.00 á $\frac{18}{10}$ — £ 90-17-8

Newcastle, den 31. Januar 1914.

F. C. Nielsen,
Fører af S/S. »Danmark«.

Wien samt Ungarn med Siebenbürgen er erklæret for kolerasmittel.

Opfiskning af Miner i Nordsøen. Hvilket Arbejde Opfiskningen af de i Nordsøen langs de engelske Kyster udstrede Miner forårsager, fremgaar af en Artikel i »Shipp. Gaz.«, hvoraf det ses, at den Flotille af Fartøjer, som er beskæftiget med dette farlige Arbejde, er bemanded med c. 6,000 Mand. Det forudsættes endogsaa, at disse Folk vil faa nok at gøre hermed i Vintermaanederne, idet der paa Foranledning af Prinsesse Louis af Battenberg er dannet et Fond, der vil paalage sig at forsyne disse Folk med en passende Vinterudrustning, da de ikke henhører under Marinens Forsorg i denne Retning.

Fragtmarkedet.

Der er ret betydelige Stigninger at notere næsten alle vegne, særlig hjem fra U. S., men ogsaa La Plata er højere, og hvad Kulfragterne fra England angaar, er de sprunget ganske betydeligt op, særlig fra Østkysten. En Undtagelse danner dog Kulfragterne til Sydamerika, som ligger uforandret paa Grund af de gode Hjemfragter. Det er et meget højt Niveau Fragterne efterhaanden er kommet op paa, og selv lagende de stærkt forøgede Udgifter, Ophold etc. i Betragtning, tjenes der gode Penge paa de Fragter, hvortil der nu sluttet. Østen har ligget meget flov, men da nu de tyske Krydsere »Emden« og »Königsberg« er uskadeliggjorte, vil der utvivlsomt blive mere Begær fra denne Kant. Iøvrigt er den politiske Situation præget af stor Uro, og man ved faktisk ikke, hvad hver Time kan bringe af Nyl. Der sluttet bl. a. sidst som følger:

Østen. Erts Bombay 18/6 Middlesbro, November. Kurrachee 16/ én udsøgt Havn Marseille/U. K. 17/ to Havne, »net terms«, 12.—25. November.

Middelhavet. Phosphat 6/ Tunis/Plymouth (3,000), medio November. Salt fra Sicilien eller Østspanien c. 9/ Norge. Erts 8/ Benisaf/Middelsbro f. t. (4,200), 9/6 Huelva/New York, Philadelphia eller Baltimore, f. d. (6,000), medio November, 5/6 Carthage/Maryport (3,500), prompt. Fra Bilbao 4/6 Newport (1,800), 5/ Tynedock (3,000), 5/6 Britonferry (1,400), prompt.

Nordamerika. Deals St. John N. B. 60/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 10. November—25. December. Tungt Korn New York etc. 5/3 Genua eller Marseille, 5/4½ Neapel, November—December. 6/ Skandinavien, prompt. For Havreladning fra Baltimore 2/6 Avonmouth eller London, 3/3 fransk Atlanterhavshavn, 3/6 Rouen, 4/6 Bayonne, November. Golfen (tungt Korn) 5/3 à 5/6 Genua eller Marseille, 5/4½ à 5/7½ Neapel, November—December, 6/6 à 7/ Skandinavien, December. Paa Netto Charter fra Savannah c. 29/ Basis én Havn Danmark. Option Golfen c. 31/. Paa Form »0« fra Savannah etc. 52/6 Barcelona eller Genua, November, 47/6 Liverpool eller Manchester, November—December. — Paa Timecharter 5/6 à 5/9 Dødvægt, større Baade med Levering og Tilbagelevering U. K.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Gransen 29/ U. K., prompt, 28/ pr. 1.—15. December, ingen Reduktion direkte Havn, 1/6 à 2/ mindre pr. 15. Januar—15. Februar, 37/6 à 40/ Skandinavien pr. December—Januar. Buenos Aires eller La Plata 32/ Marseille, prompt, 27/ Genua, Annullering 10. December.

Østersøen. Der er kun faa Laster. Fra Sverig noteres for skaaren Last 32/6 à 35/ til Østkysten, c. 40/ til Vestkysten. Sundsvall og Skellefteå til Queensborough 9/6 vaad, 10/6 tør Træmasse, prompt. Sukker for Smaabaade 6 Mk. Stralsund/Kjøbenhavn.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 8/ à 8½ Danmark, 9/ Rouen (1,650), c. 11/ Lissabon (3,000). c. 15/ Genua etc., c. 12/6 Marseille, 14/ Nizza, c. 16/ Tunis, 17/ Licata, 17/ à 18/ Port Said, 9/6 à 10/ Las Palmas, 10/6 St. Vincent. Hull 7/9 Malmø (1,300), 14/6 Genua, Firth of Forth 8/ Stockholm (1,500), 7/3 Danmark (1,400). Fra Cardiff eller Newport 8/ Christiania (1,000), 8/ Rouen (1,500), 12/6 à 13/ Genua, 13/6 à 14/ Venedig, 12/6 Port Said, 10/6 Las Palmas eller Teneriffa, 14/6 à 15/ Rio Janeiro, c. 12/ River Plate.

(Skrevet den 11. Novbr. 1914.)

Fra Sø og Land.

Faldet over Bord. Ungmand Ricard Kolby, der var forhyret med Motorskonnert »Peter« af Mariager, er paa Rejsen til Vejle faldet over Bord i Kattegat og druknet. Ulykken skete den 3. ds. i høj Sø. Den Forulykkede var 17 Aar og hjemmehørende i Bjørnsholm i Bjerre Herred.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Fragtdamperen »A. P. Rasmussen«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Nykjøbing Mors Dampskibsselskab, foretoges den 4. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Corporations højeste Klasse, er 230 Fod langt i Dækket, 35½ Fod bredt og 15' 2" dybt. Maskinen er Triple Ekspansions med Overflade Kondensation paa 480 indicerede Hestes Kraft, og Kædlerne er udstyret med Villh. Schmidts Overhedere.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Burntisland 8/11. til Fredericia. — Johan Siem, Wittenkamp, ank. Kjøbenhavn 2/11. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Eshjerg 5/11. — Russ, Petersen, ank. Dublin 30/10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Mobile 31/10. til Korsør. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Norrköping 7/11. — Michael Outehoukoff, Harboe, ank. Barry 3/11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 4/11. til Kjøbenhavn. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Ardrossan 7/11. til Galveston. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Ardrossan 19/10. til Galveston. — Newa, Dahl, ank. Savannah 7/11.

Det asiatiske Kompagni. Tongking afg. Genua 5/11. udg. — Tranquebar ank. Port Said 9/11. udg. — Transvaal afg. Kjøbenhavn 5/11. udg. — Malakka ank. San Pedro 7/11. udg. — Cathay ank. Puerto Madrin 2/11. udg. — Jutlandia afg. Glasgow 1/11. udg. — Anna afg. Genua 6/11. udg. — Kina ank. Cape Town 2/11. udg. — Arabien afg. Penang 9/11. hjemg. — Indien pass. Dover 7/11. hjemg. — Selandia afg. London 8/11. hjemg. — Siam pass. Perim 5/11. hjemg. — Fionia pass. Colombo 4/11. hjemg. — Natal ank. Panama 3/11. hjemg. — Bintang ank. St. Thomas 7/11. hjemg. — Rhodessia pass. Lizard 9/11. hjemg. — Samui ank. Malta 5/11. hjemg. — Vestindisk Afdeling. St. Croix pass. Assoverne 7/11. udg.

A. P. Møllers Rederier. Angolica Mærsk ank. Middelfart 5/11. — Anna Mærsk afg. Archangelsk 4/11. — Arnold Mærsk afg. Aarhus 7/11. — Chassie Mærsk afg. Blyth 5/11. — Eleonora Mærsk ank. Bahia 31/10. — Hilda Mærsk ank. Rouen 7/11. — Laura Mærsk ank. Baltimore 2/11. — Lexa Mærsk ank. Blyth 5/11. — Peter Mærsk afg. Glasgow 6/11. — Sally Mærsk ank. Galata 29/9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Granton 2/11. — Martha, Christensen, afg. Burntisland 8/11. — Elna, Rathje, ank. Norrköping 5/11. — Therese, Pedersen, afg. Swansea 6/11. — Harriet, Larsen, ank. Norrköping 5/11. — Dagny, Therkildsen, afg. Port Enpedocle 31/10. — Simone, Olesen, afg. Nantes 5/11. — Jeanne, Olsen, afg. Aalborg 10/11. — Vera, Riso, ank. Bristol 7/11. — Daisy, Jørgensen, ank. Norrköping 4/11. — Annine, Leth, afg. Tyne Dock 7/11. — Betty, Lagesen, afg. Gourine 26/10.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Masnedsund 6/11. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 6/11. — Nordpol, Nielsen, afg. Leith 20/10. — Fanny, Nielsen, ank. Methil 7/11.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Hans Jensen pass. Leith 6/11. — Freja ank. Wismar 5/11.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Gibraltar 8/11. for Galveston. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 9/11. for Mantyluoto. — Lilly, Bang, ank. Gelle 9/11. — Alexy, Sørensen, ank. Kalmar 7/11. — Dagny, Clausen, ank. Sharpness 9/11. — Mary, Duhn, ank. Karlskrona 7/11.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Methil 9/11. — Enigheden, Jensen, ank. Burntisland 5/11. — Energi, Jensen, ank. Berwick on Tweed 4/11. — Emanuel, Svane, ank. Aberdeen 4/11.

Sejlskibe.

Svendborg. Erna, Jørgensen, ank. Taars 3/11. — Ragnhild, Wilde, ank. Hernösand 2/11. — Ørnen, Robach, ank. Kilkala 3/11. — Jason, Hansen, ank. Vannes 2/11. — Cornwall, Petersen, ank. Göteborg 4/11. — H. A. Hansen, Andreassen, ank. Naksöv 5/11. — Danmark, Huusfeldt, ank. Vannes 5/11. — Sophie, Hansen, ank. Inverness 5/11. — Dagny, Rasmussen, ank. St. Worst 6/11. — Olga, Rasmussen, ank. Kirekwall 4/11. — L. C. Rasmussen, Hansen, ank. Odense 7/11. — Martin Nilsson, Jensen, ank. Leith 6/11. — Ruth, Larsen, ank. Söderhamn 8/11. — Meta, Møller, ank. Glasgow 9/11. — Peter Bøm, Jørgensen, ank. Methil 8/11. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Bridgeness 7/11. — Union, Andersen, ank. Haugesund 7/11. — Flora, Sørensen, ank. Gelle 8/11.

Æro. Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Oporto 4/11. — Pampa, Thorsteinsen, ank. Landskrona 6/11. — Inverurie, Friis, ank. Odense 3/11. — Mars, Olsen, ank. Travemünde 4/11. — Mester, Petersen, ank. Odense 4/11. — Thor, Petersen, pass. Grenth Yarmouth 3/11. — Esther, Wilhjelm, er ank. Holtenau. — Cocos, Hansen, ank. Swinemünde 4/11. — Emanuel, Kock, ank. Halmstad 4/11. — Immanuel, Winther, ank. Rye Harbour 4/11. — Hekla, Fabricius, ank. Gibraltar f. O. 5/11. — Neptun, Skals, ank. Fredericia 5/11. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Larvik 5/11. — Thyra, Hansen, ank. Cardiff 5/11. — Avance, Bager, ank. Bandholm 5/11. — Signe, Hansen, ank. Aarhus 6/11. — Caroline, Christensen, ank. Setubal 5/11. — Salus, Andersen, afg. Tron 6/11. til Portrieux. — Ami, Albertsen, ank. Skudenes 6/11. — Nanna, Østermann, ank. ravenünde 9/11. — Svalen, Rosenbeck, ank. Oporto 8/11. — Salus, Eriksen, ank. Ronne 9/11. — Æro, Friis, ank. Stralsund 9/11. — Valkyrien, Weber, ank. Ørkenørne 8/11. — Harris, Harris, afg. Boness 7/11. til Nykjøbing S.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 12. November 1914. — Regnskabsførelse i Skibe. (Sluttet.) — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Koh og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

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.

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 1158, 1159 og 1160. „Dansk Lloyd“.**

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

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

Det kongl. oktr. Søsassurance Kompagni A/S
i Kjøbenhavn.

Stifter 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,050. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: **Kristiansgade 1^a.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søsassurance.** Telefon Nr. **124, 1024 & 10124**

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

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: **Holbergsgade 1, 1. Sal.** Telegram-Adresse: **COPENHAGEN** Telefon-Nr. **42**

Fjerde Søforsikringselskab lim.
i Kjøbenhavn

tegnor Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 24.** Telegram-Adresse: **„Fourthcomp.“** Telefoner: **Central 256 og 10766**

Randers Rebslaaeri

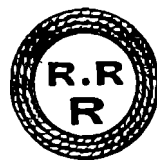
Hamp- og Staalstrandstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemargade 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 Waltons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaukensteiners Eftfng., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse **VÆRFTET PRH.** —
— Telefon 210. — — Statetelefon 4. —

Telegramadr. **„Smith, Cronstadt“.**

Hans Smith.

Telegramadr. **„Smith, Cronstadt“**

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. 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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands — Tlf. 27 og 427, Natl. 427 — Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf. Telefon 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundavall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundavall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundavall, HERNÄSAND, ÖRNÄKILDAVÅK, 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 Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sell- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havartillælde 7900.

Telefon: 200.

ASSENS. Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Seborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Seborg & Benthin's EFT.

Statatelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 194.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Bilkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandsrøde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af lærdagsede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telt. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Pristate sendes paa Forlangende.

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 Havnen.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



OLSKILD

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

LANDMANDSBANKEN

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

Tlf. A. NYHOLM Tlf. 2159
2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slakterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis Å vis Rullebroen,
Alt Kød og Delikatesserer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slaktermester.
Nærmeste Slakterforr. ved Havnen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telefon 5430. SKIBE Telegr.-Adr.: „Freight“.

Køb og Salg samt Kontrahering af
Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERGADE 2.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf. 2014
2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbetsmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
PlanteMargarine

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 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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en & to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 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. 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 or. 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

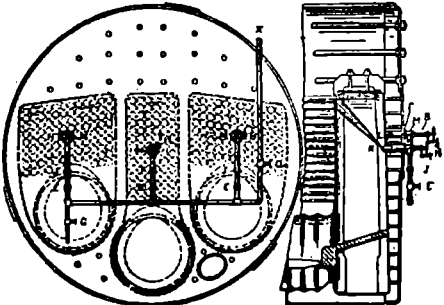
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. November 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen, Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionsikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motoroller.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Bør og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.

NB. For at være sikker paa at faa den **egte Motorpetroleum**, bør Forbrugerne endelig paase, at Emballagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

D. D. P. A.

* * * Det danske Petroleums Aktieselskab.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	1/2s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 6601
----------------------------------	---	--	---	-----------------

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

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

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.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER HAM

etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEDEILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

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“.

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. Helm, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.



Ukadetlig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgekontor,
Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus for befarne Sømand, Kokke og Begyndere fra 1. Novbr., som sædvanlig 35 Kr. maanedlig. Nærmere ved Henvendelse.

VILH. RASCH,
Forstander.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berg & Larsen. Telf. 120

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

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. Trøer i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Heden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 477. Nattefon 427. — Post Box 14

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Naviske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

En Post som Havneassistent ved Kjøbenhavn Havn med en aarlig Begyndelseslønning af 1800 Kr. med et Tillæg af 200 Kr. for hver 3 Aars Tjeneste, indtil Lønningen er stegen til 2600 Kr., og med et midlertidigt aarligt Lønningstillæg af 260 Kr. samt Adgang til Pension efter Loven af 5te Januar 1851 bliver ledig fra 1. Januar n. A. at regne.

Den, der ansættes i Posten, maa ikke uden Kjøbenhavns Havnebestyrelses Tilladelse beklæde nogen anden offentlig eller privat lønnet Stilling.

Selvskrevne Ansøgning, stilet til Kjøbenhavns Havnebestyrelse, indgives til Havnedirektøren i Kjøbenhavn inden den 30. November d. A.

Kun yngre Mænd, der have faret som Skibsførere eller Styrmand ville komme i Betragtning ved Besættelsen af denne Post, hvorhos tilføjes, at den, der ansættes i Posten, maa paatage sig Forpligtelsen til at kunne føre Havnevæsenets Isbryderdampskibe og følgelig være i Besiddelse af de hertil fornødne Kvalifikationer.

Kjøbenhavns Havneforvaltning;

den 9. November 1914.

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{11/8}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindsløv, Vesteragade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Kristiansgade 1. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Cøpensure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 11 766

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Kjøbenhavn, den 19. November 1914.

Stranding ved Skagen. Vor lokale Korrespondent tilskriver os den 10. ds.:

I Gaar Morges strandede under tæl Taage omløst ud for Højens Fyr Dampskibet »Holland« af Kjøbenhavn, ført af Kaptajn Poulsen, paa Rejse fra Methil til Nørre Sundby med Kul. Forinden Svitzers i Frederikshavn stationerede Bjergningsdamper »Æglr« kunde komme til Stede, mødte 4 Fiskerfartøjer fra Skagen og tilbød at tage Skibet af, hvilket Kaptajnen modtog for en Bjergeløn af 1.200 Kroner. Men hen paa Eftermiddagen gik Vinden om til VNV, og Kulingen tiltog efterhaanden, hvorhos der blev ikke saa lidt Sø, og man indsaa da, at Fiskerfartøjerne ikke kunde tage Skibet af, hvorfor Bjergningsdampersens Hjælp blev antaget. Da Søen vedblev at tillage i Styrke, blev Redningsbaaden saavel fra Skagen som fra Gl. Skagen beordret ud, og Kl. 7 om Aftenen gik de begge ud til Skibet, men dettes Besætning nægtede at forlade dette, idet dog Kaptajnen bad om, at Redningsbaadene vilde blive liggende i Tilfælde af, at det vilde blive nødvendigt at gaa fra Borden. Der var kommen nogle Bjergere fra Land om Bord, og disse havde begyndt at kaste over Bord af Lasten, men Arbejdet maatte snart indstilles, da Søen gik hen over Skibet. Det blev en lang og drøj Ventetid for Redningsbaadene og de fik begge en Del Skade.

Noget før Midnat sprængtes Bjergningsdampersens Slæber, og det var umuligt i den høje Sø at skabe ny Forbindelse. Der var da ikke andet at gøre end at forlade Skibet, og hele dettes Besætning, 14 Mand, og de ombordvarende 7 Bjergere, blev heldig bragt i Land i de to Redningsbaade Kl. 1 Nat. I Løbet af Natten er det strandede Skib drevet et Stykke Øst efter paa Kysten, og foreløbig er der ikke Udsigt til, at Bjergningsforsøg kan genoplages.

Det var nogle kostbare Timer, der gik til Spilde ved, at det strandede Skibs Kaptajn sluttede Kontrakt med Fiskerne i Stedet for at antage Svitzers, som vidstes snart at ville komme. Det kan jo ikke nægtes, at Fristelsen til at søge at slippe saa billigt som muligt ligger nær for, og der haves da ogsaa adskillige Eksempler paa, at det er lykkedes Fiskerfartøjer at tage Dampskibe, som er strandet ved Skagen, af Grunden under rolige Vejrforhold, men det maa dog altid betænkes, at Forholdene snart kan forandres.

Hvis Svitzers Hjælp straks var bleven antaget ved Bjergningsdampersens Ankomst, er der al Grund til at tro, at »Holland« var bleven taget af Grunden i Løbet af nogle faa Timer, og Bjergelønnen vilde da ikke være bleven særlig høj. Selv om det nu ogsaa senere skulde lykkes at tage Skibet af, vil det volde meget Besvær, og Bjergelønnen vil blive meget højere, men det kan ogsaa meget let gaa saaledes, at Skibet bliver fuldstændig Vrag. I alle Tilfælde vil det blive et stort Tab baade for Rederiet og vedkommende Assurandører, at Svitzers Hjælp ikke blev antaget straks. —h.

Protestnoter til de krigsførende Magter. I Følge Indbydelse af den svenske Regering har der mellem Repræsentanter for visse neutrale Stater i nogen Tid været ført Forhandlinger vedrørende en Fællesoptræden i Anledning af visse Forholdsregler, der er bleven truffen fra de krigsførende Magters Side og som berører den neutrale Handel og Søfart.

Under disse Forhandlinger er der i Følge Ritzaus Bureau opnaaet Enighed om at foretage en Henvendelse til vedkommende Magter i Anledning af visse fra disse Magters Side foretagne Foranstaltninger, som truer med paa en betænkelig Maade at forstyrre den neutrale Samfærdsel og de danske, norske og svenske Regeringer har til de paagældende Magters Repræsentanter afleveret ligelydende Protestnoter.

Under amerikansk Flag. Det meddeles fra New York, at siden Krigens Begyndelse er 81 udenlandske Skibe, deriblandt 19 Dampskibe, blevet indregistreret i Amerika i Henhold til Lov af 18. August d. A.

(Norg. Hand. og Søft.)

Afdød gammel Redningsmand. For et Par Dage siden døde i Fjaltring gamle Peder Jensen Harboesgaard, der var en af Veteranerne fra Redningsvæsnets første Dage her i Landet, idet han blev ansat ved Redningsstationen Tuskjær den 1. Juni 1848 og tjente derefter i 24 Aar, deraf de sidste 10 Aar som Fører af Redningsbaaden. Peder Harboesgaard var en meget dygtig Formand; han blev 84 Aar gammel, og har i alt deltaget i Redningen af 107 Skibbrudnes Liv.

—h.

Krigen. Den 16. November d. A. har den danske Regering fra den her akkrediterede japanske Gesandt modtaget Meddelelse om, at de japanske Marinemyndigheder som Følge af Tsingtao's Fald, under 10. ds. frivillig har hævet den under 27. August d. A. etablerede Blokade.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Havnen Piræus er erklæret for pestfri.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S./S. Nr. 50/1914, afsagt den 12. August 1914, Amagerlands Producentforening mod Det forenede Dampskibsselskab.

Citanterne, Amagerlands Producentforening, har i denne Sag givet følgende Fremstilling:

Den 22. Januar 1914 afgik den de Indstævnte, Det forenede Dampskibsselskab, tilhørende Damper »United States« fra Kjøbenhavn, bl. a. medførende 1938 Kasser Hvidkaal, tilhørende Citanterne. Skibet, der var bestemt for New York, fik under Rejsen Maskinskade og maatte gaa ind til Glasgow for at reparere. Her blev Ladningen udlosset, og det meddeltes »The United Export Co.« paa Citanternes Vegne, at de Indstævnte forlangte yderligere Fragt fra Glasgow til New York, hvad enten Kaalen transporteredes videre med en Damper, som Selskabet stod i Begreb med at fragte, og som ventedes at ville afgaa omkring den 19. Februar, eller den sendtes videre med Anchor Linien den 7de Februar fra Glasgow afgaaende Damper »Columbia«, og dette uanset at der i Forvejen var betalt fuld Fragt for Transporten fra Kjøbenhavn til New York.

Da Afskiberne herefter i begge Tilfælde var ganske ens stillede, og idet Faren for, at Kaalen ved at henligge længere end højst nødvendigt i Glasgow skulde blive forringet, ikke kunde lades ude af Betragtning, valgte de at afsende Kaalen med »Columbia« og saa sig derfor nødsaget til at beløse den forlangte Fragl.

Under Henvisning til, at Selskabet, naar det har faaet forudbetalt Fragten for hele Rejsen, ogsaa maa gennemføre Transporten for den en Gang erlagte Fragl, at Selskabet ved at viderebefordre den øvrige Ladning gratis med den af det fragtede Damper kun har opfyldt en del paahvilende Forpligtelse, men at det paa den anden Side ved at bibringe »The United Export Co.« og derigennem Citanterne den Opfattelse at der under alle Omstændigheder vilde være at betale Ekstrafragt for Videreførsel fra Glasgow til New York, har paaført Citanterne et Tab, lig den Fragl, disse har maattet betale for Viderebefordringen med »Columbia«, eller Kr. 2,174.57, har Citanterne, da Selskabet har nægtet at be-

tale dette Beløb, under nærværende ved Stævning af 8. Juni 1914 anlagte Sag, paastaet de Indstævnte kendt pligtige at betale det nævnte Beløb med Renter fra Stævningens Dato, til Betaling sker.

De Indstævnte procederer til Frifindelse. De gør gældende, at den af dem befragtede Dampner var tilstrækkelig stor til at rumme ogsaa det her omhandlede Parti Kaal, og at de intet har sparet ved at Citanterne lod dette Parti forsende med en anden Dampner. Endvidere nægter de, at der af dem eller deres Kontor er givet »United Export Co.« Meddelelse om, at der vilde blive forlangt ny Fragt ogsaa i Tilfælde af, at Kaalen blev viderebefordret med den af de Indstævnte fragtede Dampner, et Krav, som det ikke har været deres Tanke at stille.

Til Oplysning om det her omhandlede Punkt er som Vidne ført Korrespondent H. C. Petersen, der er ansat i »United Export Co.«, og som skal have modtaget den paagældende Meddelelse. Han har forklaret, at Samtalen, der foregik pr. Telefon, drejede sig om Kaalens Videreforsendelse med Dampneren »Columbia«, at vedkommende Funktionær i Dampskibsselskabet udtalte, at der ved denne Forsendelse vilde blive forlangt en Indstaaelse for den ny Fragt, at Vidnet, der hævdede en anden Opfattelse, under den herved foranledigede Meningsudveksling til Støtte for sin Mening henviste til, at der dog ikke skulde betales ny Fragt, om man valgte at sende Kaalen med den af Selskabet fragtede Dampner, og at der hertil blev svaret, at der ogsaa i sidste Fald vilde blive forlangt ny Fragt.

De Indstævnte mener, at Samtalen har haft et andet Indhold, og at der maa foreligge en Misforstaaelse fra Vidnets Side.

Saaledes som Sagen foreligger Retten til Afgørelse, bliver der alene Spørgsmaal om, hvorvidt der paahviler de Indstævnte Erstatningspligt som Følge af, at de skal have givet Citanterne den ovenfor nævnte urigtige Besked, idet disse under Proceduren har hævdet, at denne Meddelelse for dem har været afgørende for deres Valg af Dampneren »Columbia«, og at de, om saadan Meddelelse ikke var givet dem, vilde have valgt den gratis Videreforsendelse af Kaalen med den senere afgaaende Dampner.

Citanterne, der har undladt, inden de traf deres Disposition med Hensyn til Kaalens Videreforsendelse, at søge den ovennævnte Telefonsamtale bekræftet, kan ikke ved det fremkomne anses at have ført tilstrækkeligt Bevis for, at der er overbragt dem, og dette paa en Maade, for hvilken de Indstævnte bærer Ansvaret, den urigtige Besked, at de Indstævnte vilde kræve ny Fragt, ogsaa hvis man valgte at sende Kaalen med den af dem fragtede Dampner. Selv om derfor en urigtig Formening herom maatte have været afgørende for Citanternes Valg, og selv om der derved maatte være bibragt dem del ovennævnte Fragttab, kan de Indstævnte ikke holdes ansvarlige i den Anledning.

De Indstævnets Paastand om Frifindelse maa derfor tages til Følge. Sagens Omkostninger vil kunne opbæres.

Dom i S/S. Nr. 69/1914, afsagt den 25. Septbr. 1914. Søfyrbøder J. F. Wantzin mod A/S. »Det dansk-russiske Dampskibsselskab«.

Den 22. August d. A. — altsaa paa et Tidspunkt, der laa efter at det blev bekendt, at der var udlagt Miner i den sydlige Del af Nordsøen, og at forskellige Skibe var forulykket ved at støde paa saadanne Miner, samt efter at Dampskibsrederiforeningen i den Anledning var gaaet ind paa at ulykkesforsikre Besætningen paa de Skibe, der gik i fast Kulfart paa Nordsøen, og give dem et Hyretillæg udover den ellers almindelige Hyre — lod Citanten, J. F. Wantzin, sig forhyre og paamønstre til som Fyrbøder paa Dampskibsrederiforeningens, almindelige Betingelser (altsaa uden at der var Tale om Hyretillæg) at gaa med den

det indstævnte A/S. »Det dansk-russiske Dampskibsselskab« tilhørende Dampner »Alexander Shukoff«, der skulde Norden om Skotland til Liverpool med en Ladning Sukker. Forhyringen gjaldt »en Rejse til Liverpool og videre«.

Den 27de samme Maaned forlangte Citanten tillige med andre af Skibets Besætning Afsked under Henvisning til Sølovens § 85², men erklærede sig dog villig til at gaa med Skibet, hvis han og de øvrige — i Lighed med, hvad der var indrømmet Besætningen paa Baade i fast Kulfart — blev forsikret hver for 4,000 Kr. og erholdt et Hyretillæg af 70 Kr. pr. Maaned. Dette Hyretillæg skulde regnes fra Paamønstringsdagen den 22. August.

Parterne enedes om, at Rederiet tegnede den forlangte Forsikring, og at Citanten og hans Kammerater derefter gik med Skibet, saaledes at Spørgsmaalet om Tillæg til Hyren indbragtes for nærværende Ret: i sidstnævnte Henseende enedes man om, at de Paagældende skulde have det forlangte Hyretillæg, hvis Retten kom til det Resultat, at de havde været berettiget til at kræve deres Afsked.

I Tidsrummet mellem Paamønstringen og Afskedsbegæringen var der her til Landet kommet Efterretning om, at to danske Dampere var sunken efter at være stødt paa Miner i den sydlige Del af Nordsøen, og senere — efter at Citanten havde begæret sin Afsked — har der ogsaa længere Nord paa i Nordsøen, omtrent udfor Tyneflodens Munding, fundet Forlis Sted som Følge af Minesprængninger.

Citanten har nu ved Stævning af 31. August 1914 anlagt nærværende Sag for at faa Spørgsmaalet afgjort. Hans Paastand gaar under Sagen ud paa, at det indstævnte Aktieselskab dommes til at betale ham som Hyretillæg for Tiden fra Udmønstringen til Sagens Anlæg, altsaa fra den 22. til den 31. August et Beløb af Kr. 22.50 med Renter fra Stævningens Dato og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De gør for det første gældende, at Sølovens § 85², der kun taler om, at Sømanden kan forlange Afsked, naar der udbryder Krig, som paa Grund af Skibets Nationalitet eller Ladningens Beskaffenhed samt Rejsens Retning medfører Fare for Opbringelse, ikke analogisk kan anvendes i Tilfælde af Fare for Minesprængninger. De hævder derhos, at Rejsens Retning var en saadan, at der ikke var nogen særlig Fare for Minesprængninger: da Rejsen skulde gaa til Liverpool Norden om Skotland og Orkney Øerne, gik Skibets Vej gennem Nordsøen, altsaa et Par Hundrede Somil Norden for det nordligste Sted, hvor der hidtil var observeret Miner. De gør sluttelig gældende, at Citanten ogsaa af den Grund maa være afskaaret fra at rejse det omtalte Krav, at han, der saavel ved Forhyringen som ved Paamønstringen var gjort opmærksom paa, at Skibets første Bestemmelsessted var Liverpool, saaledes vidste, hvad han indlod sig paa, da han lod sig forhyre.

Retten kan, som Sagen saaledes foreligger, ikke finde, at Citanten har været berettiget til at forlange Afsked. Selv om det maa antages, at Sølovens § 85 analogisk er anvendelig paa Minefare, skønnes Lovbestemmelsen dog af Hensyn til, hvad de Indstævnte i øvrigt har anført, uanvendelig i det foreliggende Tilfælde. Retten maa gaa ud fra, at der ikke har været virkelig Grund til at nære Frygt for, at Skibet skulde kunne møde Miner i den Del af Nordsøen, som det kom til at gennemløbe paa Vejen Nord om Orkney-Øerne, og dertil kommer, at Retten ikke skønner, at der efter det Tidspunkt, da Citanten lod sig forhyre, var fremkommet ny Oplysninger i saa Henseende af en saadan Betydning, at de kunde give Citanten Ret til den 27. August at bryde den af ham den 22. s. M. indgaaede Kontrakt. Hvorvidt Citanten senere maatte kunne kræve sin Afsked, maa bl. a. bero paa, hvilken Skibet senere maatte blive dirigeret.

De Indstævnte findes saaledes at maatte frifindes. Sagens Omkostninger vil kunne opbæres.

Fragtmarkedet.

Der er gennemgaaende ikke sket nogen Forandringer af større Betydning i Ugens Løb. Man kan godt sige, at der hersker en Del Uregelmæssighed i Markederne, og Raterne svinger uafbrudt, da utallige Begivenheder i et Øjeblik kan øve deres Indflydelse paa Befragterne. Der viser sig fremdeles i de fleste Retninger Knappehed paa Tonnage, hvilket vanskeliggør Forretning. Kulfragterne fra Østkysten til Genua etc. tangerede en Overgang for nogle Dage siden 19/ à 19/6, men gik derefter tilbage til 17/6 à 18/, men selv disse Rater er jo ganske glimrende. Det højeste der betalles i 1912 var 14/, og selv tagende de nuværende højere Udgifter og Krigsassurance i Betragtning, bliver der dog betydelige Overskud tilbage. Ogsaa i andre Retninger er Fragterne oppe paa et meget højt Niveau, og der er navnlig et godt Begær efter Tonnage fra U. S. og River Plate, først og fremmest pr. December, men delvis ogsaa pr. Januar. Der sluttedes sidst bl. a. som følger:

Østen. Soyabønner fra Vladivostok 35/ til Hull pr. November—December. Fra Kurrachee Korn etc. 17/ én udsøgt Havn U. K. 17/6 to Havne, November. Erts Bombay 19/ Garston og/eller Manchester, November.

Middelhavet. Bomuldsfrø 10/ Aleksandria/Hull, 15.—30. November. Erts 5/6 Carthage/Glasgow (3.600), 4/9 Hornillo Bay/Cardiff, 4/6 Bougie/Cardiff (3.000). Fra Huelva 10/3 Ipswich (1.800), 11/ Kings Lynn (3.000), begge »Tharsis terms«. Salt Torreveja 11/ Calcutta (6.000), November/December. Fra Trapani etc. kan faas omkring 11/ til Norge. Erts Bilbao 4/9 Cardiff eller Newport (3.000).

Nordamerika. Petroleum New York 19 Cents Basis én Havn Grækenland (80.000 Kasser), meget prompt. Korn New York, Baltimore etc. 3/3 London (Havreladning), 6 d. mere for tungt Korn, 6/3 à 6/4½ Skandinavien, November—15. December. Fra Galveston eller New Orleans 5/4½ à 5/6 Marseille (Havreladning), 6 d. mere for tungt Korn, 25. November—December. Tungt Korn Golfen 5/3 à 5/6 U. K. 6/6 à 7/ Skandinavien, November—December. Paa »net form« fra Savannah etc. 28/ à 29/ Basis én Havn Danmark eller Sydsverig, December, option Golfen 2/ mere. Paa Form -O« fra Golfen c. 70/ til udsøgt Havn, December. Bomuld Galveston/Le Havre 75/, primo December. Timecharter 6/6 Dødvægt, Levering og Tilbagelevering U. K. (6 Maanedre) inkl. Halifax og St. John Farten.

Sydamerika. Tungt Korn fra San Lorenzo Grænsen 28/6 à 29/6 U. K. ingen Reduktion direkte Havn, prompt, 28/ pr. 10.—31. December, 37/6 Basis én Lossehavn Danmark eller Sydsverig, Januar. Til Holland siges 40/ at være gjort pr. December. Bahia Blanca 32/6 for Havreladning til London, 25. December—15. Januar. Rosario 26/ à 27/ U. K., ingen Reduktion direkte Havn, Januar.

Østersøen. For skaaren Last fra Sverig omkring 35/ til Østkysten, 40/ til Vestkysten af England. Fra Råfsjö eller Raumö er sluttet et Par mindre Baade til 50/ Hull, 47/6 Leith.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 8/3 à 8/9 Danmark, 9/6 Rouen (1.700), 10/6 Lissabon (2.000), 13/6 à 14/ Algier (2.200), 12/6 à 13/ Oran (4.500), 14/ Nizza (2.000), 16/ à 18/6 Genua etc. 17/3 Licata (2.300), 17/6 Cagliari (2.400), 16/ Piræus (5.000), 20/ Port Said (4.100), 10/ Las Palmas eller Teneriffa (2.200), Hull 8/ Okselö-sund (1.850), 9/ à 9/6 Rouen, 10/ Bayonne (2.150), Fra Cardiff eller Newport 8/6 Lissabon (1.600), 10/ Gibraltar (2.000), 12/ Barcelona (2.000), 12/ à 13/ Genua, Savona eller Spezzia (5.000—6.000), 15/ Venedig (5.000), 14/6 Port Said (5.000), 10/ Las Palmas (3.500), 15/6 Bombay, 16/ Rio Janeiro (6.300), 12/ River Plate.

(Skrevet den 17. November 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet gøres der fremdeles ikke Forretning. Skibene som er oplagt, sættes ikke i Fart og for de faa Sejlere, der befinder sig Vest for Nordsøen, er Forholdene yderlige forværret, idet Sejlads Nord om Skotland ogsaa er forbudt og Sejlads fra Kanalen langs den engelske Østkyst Nord paa, er forbunden med saa store Udgifter samt Farer, at ingen Reder tør dirigere Skibe ad den Rute. Miner paa den ene Side og mørkt Land paa den anden Side vekslende med Banker og Skær, saa der kun bliver en smal, stærkt trafikeret Rende til at bevæge sig i, tør en ansvarlig Reder eller Fører ikke indlade sig paa.

I Returfragter er der ligeledes Stilstand, idet de sidst afsluttede Fragter ikke dækker Udgifterne.

Angaaende de mindre Skibe foreligger der fra Nordtyskland nu kun Beretning fra Lübeck, som udbyder en Del Saltlast og bl. a. skal have sluttet 6 Kr. for Raajern til Kjøbenhavn. Sverig noterer ikke meget af Interesse, kun enkelte Stenlast, saaledes fra Sydsverig til Kiel 5½ à 6 M. samt fra Halmstad til Flensborg og Haderslev. Danmark har fra Provinserne en Del Korntrafik til andre danske Havne, saaledes er der sluttet fra Lolland til Kjøbenhavn Byg 18 Øre, Masned Sund/Svendborg 15 Øre, Rødvig/Vejle 19 Øre for Hvede, Kjøbenhavn, hvortil der i den forløbne Uge er ankommet mange Skibe, har haft ikke saa faa Udlaster; bl. a. er der sluttet for Hvede til Horsens 18 Øre, Svendborg 16 Øre, Odense 18 Øre og 20 Øre; endvidere for Oljekager i Sække til Bornholm 23 à 25 Øre og for Majs 19 Øre; et enkelt Skib opnaaede endog 24 Øre til Svaneke ligeledes for Majs. Endnu kan bemærkes Oljekager i Sække til Limfjorden 7 Kr. Lidt flovere er det igen, og det er vanskeligt at gennemføre over Minimalraterne, men alle de dér beliggende Skibe vil kunne placeres derfra.

Spørgsmaal og Svar.

Sp. Et Skib er befragtet fra skotsk til dansk Havn, men efter Afslutningen spærres Ladepladsen ved Forbud fra det britiske Admiralitet. Befragteren fordrer i denne Anledning, at Skibet skal sejle til en anden sikker Ladeplads paa samme Fjord udenfor Afspærringen, men Rederen nægter, under Henviisning til Solovens § 159, at efterkomme denne Ordre og formener sig herrettiget til at annullere Certepartiet.

Redaktionens Mening i denne Sag udbedes.

Ærbødigtst

Skibsreder.

Sv. Endskønt vi ikke kender Certepartiets Ordlyd, ser vi ikke rettere end at Rederen, under de foreliggende Omstændigheder, er i sin gode Ret til at annullere Certepartiet i Henhold til Solovens § 159.

Red.

Fra Sø og Land.

Druknet Somand. Æroskjøbing, 17. November, 3/m. Skonnert »Felix« af Rudkjøbing, der er indkommen i Havn, har paa sin Rejse hertil fra England mistet en Mand, idet Letmatros Marinus Nielsen den 14. ds. er falden over Bord i Kattegat og druknet. Den Forulykkede, der var c. 20 Aar gammel, var fra Salting. (Ritz. Bur.)

Frøtidens Belysning i indesluttede Rum. En engelsk Videnskabsmand har efter et indgaaende Studium af det Lys, som afgives af de lysende Insekter, fundet, at dette Lys i sig selv er meget kraftigere som Lyskilde end vore nuværende Glødelamper. Han mener, at hvis man kunde eftergøre den solvlysende Substans, som disse Insekter er i Besiddelse af, vilde man ved at bestrøge Væggene i vore Boliger dermed opnaa en langt kraftigere Belysning end vor nuværende. (Svensk Export.)

En Meteorsten gennem Rigningen paa en Jagt. Sidste Efteraar faldt der en Meteorsten ned i Søen ved Næsset i

Nærheden af Dyrvik i Norge, fortæller "Trondhjems Adresseavis". Meteorstenen, som efter Tilskuernes Udsagn maa have været af betydelig Størrelse, kom fra Vest med Retning mod Nordøst. Da den faldt, traf den Masten paa en Jagt, som laa i Havnen ved Næsset, Masten blev slaaet af lige ved Klofaldet til Gallen. Samtidig med at den øverste Del af Masten faldt ned, styrtede ogsaa Forrigningen, idet Klyverfaldet blev odelagt. Derefter faldt Stenen i Søen.

Stenen blev iagttaget som en stor Ildkugle med en lysende Hale efter sig. I et Hus i Nærheden af Havnen sprang der i samme Øjeblik som Stenen faldt, en Vindusrude, formentlig af Lufttrykket.

Japan overbefolkes. Det japanske Kejserrige lider stadig under de haarde økonomiske Byrder, som Krigen med Rusland førte med sig. Landet er gennemgaaende fattigt paa naturlige Rigdomme, og de urimeligt høje Skatter lægger en stærk Dæmper paa Erhvervslivets Udvikling.

Paa den anden Side er den aarlige Befolkningsstilvækst usædvanlig stor — c. 700,000 Individuer — og Følgen deraf er, at en stadig voksende Procentdel ikke kan finde Erhverv i Hjemlandet, men maa vandre ud. I 1912 har saaledes op imod 200,000 Japanere forladt deres gamle Hjemstavn. Heraf har den ny Rigsprovinc Korea alene taget 120,000 Kolonister, og Kvantung-Halvoen og Øen Sachalin henved 50,000.

I fremmede Stater lever for Tiden 130,000 Japanere, hvoraf 60,000 paa Hawaji og 40,000 i Kina.

Postvæsnet i London. Til Forbindelse mellem de forskellige Posthuse i London bygges for Tiden en underjordisk Jernbane, der bliver to Spor hver med 2 Fods Sporvidde, og Tunnelerne bliver af 9 Fods Diameter. Det er Meningen, at Togene skal køre uden Vognstyrer, der skal anvendes et lignende System som i moderne Jernbaners Signalanlæg, saaledes at der automatisk gives Strøm til Togene, naar Banen er fri. Banen faar en meget stor Udstrækning og krydser Themsen paa to Steder.

(«Elektroteknisk Tidsskrift.»)

Havarier og Forlis.

Holland, Dpsk. af Kjøbenhavn, som den 9. ds. kom paa Grund udfor Højens Fyr, staa endnu fast; men bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er landsat af Svitzers.

Troma, Dpsk. af Arendal, kom paa Rejsen fra Skellefteå til Bilbao med en Ladning Træ, paa Grund ud for Falsterbo. Skibet kom flod ved egen Hjælp og sted ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøelse.

Nordsee, tysk Bark, har maattet ankre og udfør Arildslæge, da der var Fare for at Skibet skulde drive paa Land. Svitzers assisterer.

Oлга, Dpsk. af Esbjerg, som var grundstødt ved Lowestoft, er nu atter kommet flod.

Stella, Dpsk. af Amsterdam, fik ved Indsejlingen til Frederiksbavn Skade paa Skruen. Skibet doksattes for Reparation.

Flynderborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, strandet 29. Oktober udfor Kjøge Havn, er nu bragt flod og ind til Kjøbenhavn for Doksætning.

Hans, 3/m. Skonnert af Marstal, er indkommen til Kjøbenhavn med Seskade.

Rota, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 11. ds. paa Rejsen fra Drogheda til Leithfjorden strandet ved Balfour og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet.



Vare Mærke
EXPORT-FLØDE
 hos Deres Skibshandler.
 Garanteret holdbar i aarevis.
Export-Fløde-Kompagniet A/S
 ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved CHARLES HVILSØM,

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'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

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

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Vesterhavet. Johanne, Mikkelsen, afg. Esbjerg 16/11. til London. — Ellen, Hansen, afg. Kjøbenhavn 16/11. til Wisbech. — Thyra, Lund, ank. London 15/11. — Nancy, Pedersen, ank. Aarhus 15/11. — Nora, Jensen, ank. Sønderhamn 15/11. — Anna, Jessen, afg. Dunston 14/11. til Stockholm. — Dagmar, Sørensen, afg. Hull 14/11. til Fredericia. — Karla, Nielsen, afg. Goole 14/11. til Middlesbro. — Inger, Skou, afg. Aalborg 15/11. til London. — Gerda, Rasmussen, afg. Vejle 15/11. til Middlesbro. — Nexos, Basse, afg. Blyth 15/11. til Methil. — Nordsoen, Nielsen, ank. Tarragona 14/11. — Stella, Schiff, ank. Malmö 14/11. — Yrsa, Larsen, afg. Sutton Bridge 14/11. til Granton. — Rigmor, Uldall, afg. Gibraltar 12/11. til Sharpness. — Valborg, Jepsen, afg. Gibraltar 12/11. til Palma. — Olga, Christensen, ank. London 12/11. — Fylla, Brinch, afg. Göteborg 12/11. til Seaham. — Bodil, Winslow, pass. Hirtshals 12/11. for Harlingen. — Ulla, Hansen, ank. West Hurtlepool 10/11. — Hebe, Gregersen, ank. Kings Lynn 10/11. — Laura, Thøgersen, pass. Helsingør 9/11. for Huelva. — Nerma, Degn, ank. Yarmouth 9/11. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 9/11. for London. — Cito, Thoft, ank. Hull 6/11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Fredericia 12/11. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Kjøbenhavn 10/11. til Pensacola. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Esbjerg 13/11. til Grimsby. — Russ, Petersen, ank. Ardrossan 14/11. — Vladimir Suwin, Carstensen, afg. Mobile 31/10. til Korsør. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Norrköping 15/11. til Helsingør. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Barry 12/11. til New Orleans. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 4/11. til Kjøbenhavn. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Ardrossan 7/11. til Galveston. — Helmer Mørch, Christensen, ank. Galveston 16/11. — Newa, Dahl, afg. Savannah 13/11. til Aarhus.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien afg. Sabang 11/11. hjemg. — Indien ank. Kjøbenhavn 15/11. — Siam, afg. Suez 10/11. hjemg. — Fiona afg. Port Said 16/11. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 14/11. — Natal afg. St. Thomas 12/11. hjemg. — Samui afg. Malta 16/11. hjemg. — Buntang ank. Wilmington 13/11. hjemg. — Rhodesia ank. London 11/11. hjemg. — Tonkin ank. Suez 11/11. udg. — Bandon afg. Colombo 10/11. udg. — Tranquebar pass. Perim 15/11. udg. — Transvaal pass. Dover 17/11. udg. — Malakka afg. San Pedro 12/11. udg. — Cathay afg. Puerto Madryn 5/11. udg. — Jutlandia afg. St. Thomas 15/11. udg. — St. Croix pass. Azores 7/11. udg. — Annam afg. Port Said 12/11. udg. — Kina ank. Algoa Bay 14/11. udg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Taysport 17/11. — Martha, Christensen, afg. Burntisland 8/11. — Elna, Rathje, pass. Helsingør 16/11. — Therese, Pedersen, ank. Norrköping 17/11. — Harriet, Larsen, pass. Helsingør 17/11. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 16/11. — Simone, Olesen, afg. Mulaga 13/11. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 16/11. — Vera, Riso, afg. Swansea 17/11. — Daisy, Jørgensen, pass. Helsingør 15/11. — Annine, Leth, afg. Tync Dock 7/11. — Betty, Lagesen, ank. Granton 16/11.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 15/11. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kjøbenhavn 16/11. — Nordpol, Nielsen, ank. Norfolk 16/11. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Methil 13/11.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Middelfart 10/11. — Anna Mærsk afg. Archangel 4/11. — Arnold Mærsk ank. Kjøbenhavn 8/11. — Chassie Mærsk ank. Korsør 10/11. — Hulda Mærsk ank. Ronen 6/11. — Laura Mærsk afg. Baltimore 7/11. — Lexa Mærsk ank. Korsør 11/11. — Peter Mærsk afg. Glasgow 6/11. — Sally Mærsk ank. Galata 29/9.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Aarhus 27/10. til Baltimore. — Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 31/10. til Baltimore. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Nyborg 12/11. til Blyth. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Nyborg 13/11.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Gibraltar 8/11. for Galveston.

(Fortsættes efter «Efter» for Søfar.)

2291. Sverrig. **Ændringer i Bestemmelser om Adgang til Farvande, hvor Miner er udlagt.**

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46. Stockholm 1914.)

I Bestemmelser om Besejlingen af visse Farvande i hvilke, der er udlagt Miner, ikke er præjede af Vagtskibe, skal stoppe, nemlig: dels at Fartøjer, som Ankomst, dels at udgaaende Skibe hos visse militære Myndigheder skal anmelde; Afgang eller ved Sejlads fra *Trälhavet* gennem *Lindalsund* til *Kånholmsfjärden* skal benytte visse Løb.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/1885. København 1914.)

2292. Tyrkiel. **Slukning af Fyr.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 275/2514. 's-Gravenhage 1914.)

Alle Fyr i det *tyrkiske* Rige med Undtagelse af Fyrene i *Marmorhavet* er indtil videre slukkede.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Tyskland:

N 592 Südehinesisches Meer, Ostküste von Annam: Cap Lay bis Cap Varella. I: 750 000.

N 711 Westküste von Mittelamerika: Reede von Panama. I: 40 000.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynslovens hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, snarere Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2248. Danmark. **Bogestrom Klokketønde** ombyttet med **Vintersømærke**.
Bogestrom Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket. 55° 08' (03") N.
12° 16' (18") E.

2249. Sverrig. **Simrishamn. Ledelyr** atter tændt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/1141. Stockholm 1914.)
Begge Indsejlingsfyrene ved *Simrishamn* holdes tændte indtil videre. 55° 33 1/2' N. 14° 21 1/2' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2122. København 1914.)

2250. Tyskland. **Frisches Haff. Königsberger Rinne.** Vrag borttaget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 60/3101. Berlin 1914.)
Vraget af Fartøjet *Amalie*, der var sunket i Nærheden af Tønde V, er borttaget.
Tønde V: 54° 40' 1/2 N. 20° 20' 9 E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 64/2137. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2251. Danmark. **Sundet. Taarbæk-Rev. Lys- og Klokketøndes Lysevne** forøget.
Taarbæk-Rev Lys- og Klokketønde har nu en Synsvidde af 8 1/2 Sm og en Lys-evne af 9 Sm. 55° 47' (04") N. 12° 39' (35") E.
(Fyr-Fort. Nr. 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/810. København 1914.)

2252. Sverrig. **Sundet. Landskrona. Fyr** atter tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/1143. Stockholm 1914.)
Gräsånnan og de 2 Indsejlingsfyr ved *Landskrona* holdes tændte indtil videre.
(Fyr-Fort. Nr. 206.)

2254. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund Klokketønde ombyttet med Vintersonmærke. Kirkegrund Klokketønde er ombyttet med Vintersonmærket. 55° 06' (12") N. 11° 23' (12") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2255. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Svinøund. Kraakenøbbet. Fyr tændt.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 22. Kristiania 1914.)
Kraakenøbbet hvide Lynfyr er tændt. Det viser Et-Lyn g. hver 2 s. Flammens Højde: 4½ m. Fyrpæl. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 06' 00" N. 11° 17' 45" E.

IV. N-lige Ishav og Nordssøen.

2256. Norge. Fyr tændt.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 22. Kristiania 1914.)
Følgende Fyr er tændte:

I. Sandholmen Fyr, *Fleinæver*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 131°, fri N. om *Rodgrundene*, til 184°, fri E. om *Skraap-skyerene*;
 2. hvidt i — 184° til 198°, fri W. om *Lille Ellenskjær*;
 3. grønt i — 198° - 253°, fri S. om *Mesjgrund*;
 4. hvidt i — 253° - 282°, fri N. om *Arne*;
 5. rødt i — 282° - 342°, fri E. om *Skabølen*.
- Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 1ste August—30te April. 67° 11' 15" N. 13° 49' 10" E.

II. *Aldersholmen* Fyr, *Fleinæver*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 58°, fri N. om *Østboen*, til 70°, fri N. om *Ysboen*;
2. rødt i — 70° til 87°, fri N. om *Kabøen*;
3. hvidt i — 70° - 105°, fri S. om *Skarvskjær* og *Flua*;
4. grønt i — 105° - 177°;
5. rødt i — 206° - 210°.

Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—30te April. 67° 10' 15" N. 13° 45' 15" E.

III. *Aksdalens* Fyr, *Bokn*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 303°, fri S. om *Ertensø*, til 316°, fri W. om *Vaagholmen* og *Skollen*;
2. hvidt i — 316° til 8°, fri E. om *Vestre Bokn*;
3. grønt i — 8° - 114°, fri N. om *Karabangrund*;
4. hvidt i — 114° - 131°, fri S. om *Østre Bokn*;
5. rødt i — 131° - 136°.

2284. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt og Mississippi Sund. Pass aux Herons. Fyr og Baaker.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3598. Washington 1914.)

1. Pass aux Herons Channel røde, faste Fyr 2 er tændt, 264° (misv. W. 7/8 S.) fra *Mobile Sleep Channel* Fyr 2 A. og 330° (misv. NW. t. N.) fra *Sand Island* Fyr.
 2. Pass aux Herons Channel røde, faste Fyr 4 er tændt 3/4 Sm 235½° (misv. SW. 5/8 W.) fra Fyr Nr. 2.
 3. Baake 2 er opført midt imellem Fyr 2 og 4, Baake 4 midt mellem Fyr 4 og 6, Baake 6 midt imellem 6 og 8.
- Fyr og Baaker staar i 2 å 4 m Vand paa N.-Siden af den gravevede Kanal og c. 30 m fra Kanten. *Sand Island* Fyr: 30° 11' 15" N. 88° 03' 02" W.

2285. Honduras Bugt. Swan Islands. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3598. Washington 1914.)

Paa SW.-Siden af *Swan Islands* er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 s. Blink 4 s. Mørke 6 s. Flammens Højde: 58 m. Synsvide: 18 å 20 Sm. 17° 24' 30" N. 83° 57' 01" W.

2286. Panama. Lagarto. Rev.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3599. Washington 1914.)

Et Rev, der er c. 1 Sm lang i NE.—SW., er rapporteret at ligge c. 2 Sm fra Land, N. for *Lagarto*, som ligger paa c. 9° 13' N. 80° 08' W.

2287. Cuba. Habana. Punta Grunda. Tønde ombyttet med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3596. Washington 1914.)

Den røde Spidstønde Nr. 2 ved *Punta Grunda* er til Forsøg ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt To-Lyn hver 6 s. Lyn 0,5 s. Mørke 0,5 s. Lyn 0,5 s. Mørke 4 s. Lystønden kan til enhver Tid uden Varsel blive ombyttet med Spidstønden. 23° 09' 10" N. 82° 21' 30" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 66/2204. København 1914.)

2288. St. Domingo (Haiti) S.-Kyst. La Romana. Oplysning om Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3597. Washington 1914.)

Fyret ved *La Romana* viser hvidt Et-Lyn hver 3 s. Lyn 0,5 s. Mørke 2,7 s. 18° 24' 56" N. 68° 57' 03" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 61/2078. København 1914.)

2289. St. Domingo (Haiti) W.-Kyst. Port au Prince. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1726. London 1914.)

Følgende Dybder er fundet: a) 8,5 m Vand c. 1½ Sm 285° (misv. W. t. N. 3/8 N.) fra Yderenden af Værftet. b) 10 m Vand c. 1,2 Sm 285° (misv. W. t. N.) fra samme Punkt. c) 10½ m Vand c. 0,9 Sm 273° (misv. W. 1/4 N.) fra samme Punkt. Yderenden af Værftet: 18° 33¾' N. 72° 21¼' W.

2290. Rio de la Plata. Reclada Fyrskib flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 61/3133. Berlin 1914.)

Reclada Fyrskib er flyttet c. 3½ Sm E. efter og ligger nu i c. 9 m Vand. 35° 10' 30" S. 56° 18' 30" W.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3513. Washington 1914.)
Sandwich Breakwater Lys og Klokketønde 2 er inddraget, og *Canal Approach* lodret stribede Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 20 s., Lys 10 s., Mørke 10 s., er udlagt i c. 22 m Vand. 41° 48' 57" N. 70° 27' 42" W.

2275. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. E.-lige Indløb. Lystønder forandret.
 („Notice to Mariners“ Nr. 42/3514. Washington 1914.)
 Følgende Lystønder er forandrede til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s., nemlig: 1) *Great Round Shoal Channel* Lystønde 4. 2) *Great Round Shoal Southeast* Lystønde 6. 3) *Great Round Shoal South* Lystønde 8. *Great Round Shoal Channel* Indløb: 41° 27' N. 69° 43' W.

2276. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Nye Ledge. Tønde ombyttet med Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3515. Washington 1914.)
 Nye Ledge Stumpstønde 9 A er ombyttet med en Klokketønde, der om Vinteren vil blive ombyttet med en Spiritønde. 41° 37' 05" N. 70° 46' 12" W.

2277. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Norwalk Islands S. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3516. Washington 1914.)
 Et Skær med 5,4 m Vand er fundet c. 1,3 Sm 188° (misv. S. t. W. 3/4 W.) fra *Pecks Ledge* Fyr. 41° 03' 16" N. 73° 22' 24" W.

2278. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Cockenoo Island Harbor. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3517. Washington 1914.)
 Et Skær med 1,8 m Vand er fundet c. 800 m 330° (misv. N. t. W. 5/8 W.) fra *Pecks Ledge* Fyr. 41° 05' 00" N. 73° 22' 27" W.

2279. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Cornfield Point Fyrskib S.E. Lys- og Fløjtetønde og Klokketønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3518. Washington 1914.)
Cornfield lodret stribede Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., og *Cornfield* lodret stribede Klokketønde er udlagte S.E. for *Cornfield Point* Fyrskib. Lys- og Fløjtetønden ligger i 38 m Vand 196° (misv. SW. t. S. 1/2 S.) fra *Saybrook Breakwater* Fyr og 287° (misv. NW. t. W. 1/2 W.) fra *Orient Point* Fyr. Klokketønden ligger 155 m W. for Lys- og Fløjtetønden. *Cornfield Point* Fyrskib: 41° 13' N. 72° 22 1/2' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 66/2199. København 1914.)
 2280. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Frost Creek. Baake opført.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3519. Washington 1914.)
 Paa E.-Siden af Indløbet til *Frost Creek* er i 0,3 m Vand opført en hvid Stangbaake med firkantet Kurvelfletning paa Toppen. 41° 54' 10" N. 73° 36' 30" W.

2281. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Rod. Sewall Point. Fyr atter tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 43/3593. Washington 1914.)
Sewall Point Fyr er atter tændt. 36° 58' 59" N. 76° 18' 36" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/1897. København 1914.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2282. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3525. Washington 1914.)
 Omtrent den 1ste Januar 1915 forandres *Key West* Fyr til at vise Lys med En-Formørkelser hver 12 s.. Lysvinklerne bliver uforandrede. 24° 32' 58" N. 81° 48' 04" W.

1. rødt i Pejlinger fra 313° til 323°, fri W. om *Haanesholmen*;
 2. hvidt i — - 323° - 349°, fri E. om *Ranneberggrunden*;
 3. grønt i — - 349° - 54°, fri N. om *Tungenes*;
 4. hvidt i — - 54° - 57°, fri S. om *Tungefaa*;
 5. rødt i — - 57° - 76°, fri N. om *Alsten*;
 6. hvidt i — - 76° - 140°, fri W. om *Kolsbaerne*;
 7. grønt i — - 140° - 171°.

Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 02' 55" N. 5° 36' 50" E.

V. *Knibringen* Fyr, *Jørpeland*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lys et er:

1. rødt i Pejlinger fra 220° til 271°, fri S. om *Raana* og N. om *Svinesholmerne*;
 2. grønt i — - 271° - 67°, fri N. om *Langholmerne*;
 3. hvidt i — - 67° - 74°, fri S. om *Heraa*;
 4. rødt i — - 74° - 120°.

Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 00' 20" N. 5° 55' 00" E.

2257. Norge. Det Naue. Parisholmen. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 22. Kristiania 1914.)

Naar Minespærring i *Det Naue* inddrages, tændes *Parisholmen* hvide Lynfyr, der viser Et-Lyn c. hver 2 s.. Flammens Højde: 4 1/2 m. Fyrpæl. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 34' 00" N. 4° 59' 20" E.

2258. Norge. Bergen. Belysning forandret.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 22. Kristiania 1914.)

1. *Bergens Molo* Fyr, 60° 24' 00" N. 5° 18' 50" E., og *Støpnytmoloen* Fyr, 60° 24' 00" N. 5° 19' 00" E., er slukkede.

2. En Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, er udlagt i 7 m Vand ud for *Nordnesbod nr. 6*.

3. Et rødt, fast Fyr er tændt paa W.-Enden af *Skoltegrundsutstikkeren*.

4. Et rødt, fast Fyr paa N.-Hjørnet af *Toldbodbyggen*.

5. Tre kraftige Lygter mellem *Nordnespymten* og *Nordre Toldbodbygge*.

2259. Tyskland. Helgolands Bugten. Bestemmelser vedrørende Besejling.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 59/3093. Berlin 1914.)

For Besejlingen af *Helgolands* Bugt er truffet følgende Bestemmelser:

1. Det er kun tilladt Dampskibe at anduue *tyske* Kyster, seje ind i og ud af Flodmundinger i Tiden fra Solopgang til Solnedgang og desuden kun i klart Vejr. Skibe, som forsøger Anduvningen, naar det er mørkt, under Taage eller usigtbart Vejr, udsætter sig for Beskydning.

2. Alle til *Eider*, *Elben*, *Weser* og *Jade* bestemte Handelsdampere maa først anduue *Listertief* Anduvningstønde. Skibe til *Emis* kan sætte Kurs paa *Emis*.

3. Fra *Listertief* Anduvningstønde bestaar der i Skibsfartens egen Interesse ubetinget Lodstvang. Lods afgives af den der liggende Lodsdamper. Lodsens Anvisninger skal ubetinget følges. De, som ikke gør dette, eller de, som forsøger at løbe ind i Bugten uden Lods, udsætter sig for alvorlige Farer.

4. Kan Skibe paa Grund af daarligt Vejr eller af andre Grunde ikke faa Lods, maa de ankre eller staa til Søs igen.

5. Udgaaende Dampere faa Lods og andre Anvisninger gennem Havnenes Embedsmænd.

6. For fremmede Krigsskibe gælder de samme Bestemmelser.

7. Sejlskibsfarten til og fra *tyske* Havne er fuldstændig stoppet paa Grund af den dermed forbundne Fare.

Listertief Anduvningstønde: 55° 03' 1/4' N. 8° 17' 1/2' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/1768 og 60/2031. København 1914.)

Den tyske Havnekommandant i *Antwerpen* har udstedt følgende Forskrift: Trafikken paa nedre *Schelde* er kun tilladt efter Indhentning af Passerseddel fra Havnekommandanten, og kun under Lagttagelse af særlige Forskrifter. En militær Kontrolstation befinder sig i Nærheden af den *hollandske* Grænse. Ved egenmægtig Besejling af nedre *Schelde* udsætter Skibene sig for at blive tilintetgjorte. *Antwerpen*: 51° 13' N. 4° 25' E.

2261. Frankrig. Out Ruvingen og Sandtité. Fyrskibe midlertidig inddragne. (¹„Avis aux Navigateurs“ Nr. 33/43. Rochefort 1914.) Fyrskibene *Out Ruvingen*, 51° 14' 30" N. 2° 12' 55" E., og *Sandtité*, 51° 13' 25" N. 1° 53' 40" E., er inddragne, saalænge Krigen varer.

2262. Skotland. Tay Floden. Undersøgelers-Ankerplads.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1724. London 1914.) Undersøgelers-Ankerpladsen begrænses mod: a) Syd af *Tayport* Ledelyrlinie. b) Øst af en Linie i Retning 0° (misv. N. t. E. $\frac{3}{8}$ E.) gennem *Horse Shoe* Lystønde. c) Vest af en Linie i Retning 27° (misv. NE.) fra *Tayport* Fortyr. d) Nord af *Horse Shoe* Grunden. *Tayport* Fortyr: 56° 27' N. 2° 52 $\frac{1}{4}$ ' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2263. England. Mersey Floden. Bestemmelser for Besejling.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1727. London 1914.) Af Hensyn til Forsvaret har det været nødvendigt at lukke visse Løb ved Indløbet til *Liverpool*.

Indgaende Skibe under fremmed Flag og *britiske* Skibe, som kommer fra Udlandet eller Kolonierne, skal tage autoriseret *Mersey* Lods. c. 53° 31' N. 3° 31' W.

2264. Ørken Øerne. Scapa Flow S.-lige Indløb. Forbudt Ankerplads.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1730. London 1914.) Det er absolut forbudt at ankre N. for en Linie trukket fra *Cannick Head* Fyr i Retning 90° (misv. E. t. S. $\frac{3}{4}$ S.). Fyret: 58° 47 $\frac{1}{4}$ ' N. 3° 07 $\frac{3}{4}$ ' W.

2265. Irland N.-Kyst. Lough Swilly. Undersøgelers-Ankerplads.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1729. London 1914.) Undersøgelers-Ankerpladsen begrænses mod: a) Syd af en Linie trukket 1 Sm i Retning 270° (misv. W. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra *Dunree Head* Fyr. b) Vest af en Linie trukket fra W.-Enden af den under a nævnte Linie 1 Sm i Retning 0° (misv. N. t. E. $\frac{3}{4}$ E.). c) Nord af en Linie trukket fra N.-Enden af den under b nævnte Linie 1 Sm i Retning 90° (misv. E. t. S. $\frac{3}{4}$ S.). d) Øst af en Linie trukket fra E.-Enden af den under c nævnte Linie til *Dunree Head* Fyr, som ligger paa c. 55° 12' N. 7° 33' W.

2266. Irland S.-Kyst. Queenstown. Tønder inddrages.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1709. London 1914.)

Om kort Tid inddrages uden nærmere Bekendtgørelse følgende Tønder:

1. I Sundet. a) Den sorte og hvid tæmde Stumpønde Nr. 1 med Stage og Kurvefletning E. for *Harbour Rock*. b) Den røde Spidstønde W. for *Harbour Rock*. c) Den sorte og hvide lodret stribede Stumpønde Nr. 2 med Stage og Kurvefletning paa E.-Siden af *Turbot Bank*. *Harbour Rock*: 51° 47 $\frac{3}{4}$ ' N. 8° 15 $\frac{1}{4}$ ' W.

2. S. for den ydre Krigsskibs Ankerplads. a) Rød Spidstønde Nr. 12 med Stage og Ballon NW. for *Dogsnose Bank*. b—c) De sorte Stumpønder Nr. 5 og 6 paa E.-Siden af *Curlane Bank*. d) Rød Spidstønde Nr. 13 W. for *Black Rock*. *Dogsnose Bank*: 51° 49' N. 8° 16' W.

Syd-Amerikas Østkyst.

2267. Frankrig. Pentuis Breton. Vrag.

(¹„Avis aux Navigateurs“ Nr. 33/144. Rochefort 1914.)

Bugsprødet af et stort Skib, c. 2 m over Vandet og tilsyneladende fast i Bunden, er observeret i 27 m Vand c. 9 Sm SSW. for *Les Sables d'Ormes*. 46° 21' N. 1° 54' W.

2268. Afrika. Grand Bassam. Vrag.

(¹„Avis aux Navigateurs“ Nr. 28/125. Rochefort 1914.)

Damperen *Makoye* er sunket i 13 m Vand, c. 1500 m W. for S.-Enden af *Grand Bassam* Værf, c. 500 m fra Kysten. Skorstøsten og Master er over Vandet. 5° 11' N. 3° 45' W.

2269. Afrika. Guinea Bugt. Forcados Floden. Baaker.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1698. London 1914.)

1. Ved Indløbet til *Forcados* Floden er opført et Sæt Ledebaaker. Forbaaken er trekantet og staar paa N.-Siden paa 5° 25' 21" N. 5° 17' 24" E. (eng. Kort Nr. 3115). Bagbaaken er trekantet med en Kugle paa Toppen; den staar 0,6 Sm 77° (misv. E.) fra Forbaaken. Baakerne overet angiver det bedste Løb over Barren. Forbaaken flyttes, naar Løbet forandrer sig.

2. Baaken paa *South Point* er flyttet c. 325 m NE. efter og staar nu 445 m 254° (misv. W. $\frac{1}{4}$ S.) fra *Cement Pallen*. 5° 21 $\frac{1}{2}$ ' N. 5° 19' E.

3. Den hvide, firkantede Baake paa N.-Siden af Floden, c. 0,35 Sm NW. for *Hughes Point*, er borttaget. 5° 26 $\frac{1}{4}$ ' N. 5° 14' E.

2270. Afrika. Guinea Bugt. Niger Floden. Nun Indløb. Tønde flyttet.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1697. London 1914.)

Den røde Anduvnings-Spidstønde med Diamant ved *Nun* Indløb er flyttet c. 1 $\frac{1}{2}$ Sm W. efter og ligger nu 5,7 Sm 163° (misv. S. $\frac{7}{8}$ E.) fra *South Mark Tree*. 4° 12 $\frac{1}{2}$ ' N. 6° 05' E.

2271. Afrika. Guinea Bugt. Calabar Floden. Tom Shot Kanal. Tønder flyttet.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 1699. London 1914.)

1. *Elbow Bank* røde Spidstønde er flyttet c. 323 m S. efter. 4° 33' 57" N. 8° 17' 34" E.

2. *Middle* sorte Stumpønde med Stage og Kurvefletning er flyttet c. 0,45 Sm NE. efter. 4° 34' 45" N. 8° 19' 27" E.

3. *Jones Crossing* røde Spidstønde med Stage og Kurvefletning er flyttet c. 323 m SE. efter. 4° 35' 32" N. 8° 20' 46" E.

De to røde Spidstønder skal holdes om Styrbord for Indgaende. Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 3423.

2272. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrinspektionsskibe. Advarsel.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 42/507. Washington 1914.)

Naar Fyrinspektionsskibe arbejder ved Tønder i Løb eller andre stærkt trafikerede Farvande, fører de det internationale Flag B og en sort Kugle paa Toppen, for at andre Skibe kan passere med langsom Fart. Forbipasserende Skibe vil lette Inspektionsskibet Tjeneste ved i Tide at tage Hensyn til disse Signaler.

2273. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Cape Neddick Harbor. Wearre Point. Tønde udlagt.

(¹„Notice to Mariners“ Nr. 42/509. Washington 1914.)

Wearre Point Outer Spittønde 2 A er udlagt i 7,5 m Vand ved *Revet*, der strækker sig ud fra *Wearre Point*, 84° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) fra Kanten af *Barn Point* og 355° (misv. N. $\frac{7}{8}$ E.) fra *Cape Neddick* Fyr, der ligger paa 43° 09' 55" N. 70° 35' 29" W.

475

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øe.

No. 1667. Russian Maritime Province—Chijinsk Bay. Gighiga bay—Existence of a rock. Position. At a distance of about 15 miles, 104° (S. 73° E. Mag.), from Cape Yarkhalum. Lat. 61° 35' N., long. 160° 10' E. Depth. Dries at low water. Note. The position of this rock is approximate only, and the note „P. A.” is to be placed against it on chart No. 2888. Variation. 1° W. (Notice No. 1667 of 1914, dated 20th October.)

Charts affected. No. 2888. Sea of Okhotsk. No. 2459. North west Pacific ocean. No. 2460. Kamchatka to Kadiak island. Publication. East Coasts of Korea and Siberia, etc., Pilot, 1913, page 303; Supplement, 1914.

No. 1687. Japan—Nipon, Katsura Wan. Morinoura wan entrance—Light established. Position. On the summit (167 feet) of Tsuru shima. Lat. 33° 36¼' N., long. 135° 57' E. Abridged description. Lt. F. 195 ft., vis. 7 m. (U). Details: Character. A fixed white light. Elevation. 195 feet. Visibility. 7 miles. Power. Under 100 candles. Structure. White wooden post 23 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 1687 of 1914, dated 27th October.)

Charts affected. No. 3374. Benten saki to Miyazaki. No. 951. Osaka wan to Owashi wan. No. 996. Kû channel to Tokyo. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 2018. Japan Pilot, 1914, page 136.

No. 1688. Korea, South Coast—Juelpart Island. U to (Beaufort island) light—Alteration in character. Position. At south end of island, lat. 33° 29' N., long. 126° 58' E. New abridged description. (U) Lt. Gp. Fl. (2) ev. 6 sec., 442 ft., vis. 8 m. Alteration. The flashing white light has been replaced by a group flashing white light showing a group of two flashes every six seconds, thus:

2 flashes.
1½ secs.
—
4½ secs.

(Notice No. 1688 of 1914, dated 27th October.)

Charts affected. No. 1280. Plan of U to anchorage. No. 104. Korean archipelago, southern portion. No. 3480. Shantung promontory to Nagasaki. No. 2347. Nipon. Kiusiu, Shikoku, etc. No. 1262. Hongkong gulf to Gulf of Liau-tung. No. 1263. China sea. No. 781. Pacific, north west sheet. No. 2459. North-west Pacific ocean, etc. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 1761. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 660. E.C. Korea and Siberia, etc., Pilot, 1913, page 37.

No. 1696. Japan, Nipon—North-West Coast. Kanaïwa road—Light established. Position. At Shirou. Lat. 36° 43' 38" N., long. 136° 40' 45" E., on chart No. 2243. Abridged description. Lt. F. 61 ft., vis. 9 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 61 feet. Visibility. 9 miles. Power. Under 100 candles. Structure. White squared wooden tower. 16 feet in height to centre of lantern. (Notice No. 1696 of 1914, dated 23th October.)

Charts affected. No. 2243. Noto peninsula. No. 3003. Ando zaki to Otose zaki. Publications. List of Lights, Part VI., 1914. No. 2154. Japan Pilot, 1914, page 629.

— Nelly. Clausen, ank. Mantyluoto 13./11. — Lilly. Bang, ank. Sundsvall 14./11. — Alexy. Sørensen, ank. Raumo 15./11. — Dagny. Clausen, ank. Sharpness 9./11. — Mary. Duhn, ank. Hernösand 16./11.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja afg. Wismar 11./11.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Kjøbenhavn 15./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Erna, Jørgensen, ank. Aalborg 10./11. — Emilie. Rasmussen, ank. Carrie 9./11. — Ellen Kirstine. Petersen, ank. Sunderland 9./11. — Constance. Hansen, ank. Frederikshavn 11./11. — Ring Andersen. Hansen, ank. Aarhus 11./11. — Althea. Petersen, ank. Göteborg 11./11. — Venus. Hansen, ank. Kolding 10./11. — Nanna. Madsen, ank. Frederikshavn 10./11. — Embla. Brandt, ank. Svendborg 15./11. — Emanuel. Hansen, ank. Ærøskøbing 16./11. — Falken. Rasmussen, ank. Thuro 14./11. — Rossing. Larsen, ank. Kjøbenhavn 16./11. — I. Koefoed. Hansen, ank. Assens 16./11. — Zampa. Wulff, ank. Norrtelje 12./11. — Olga. Rasmussen, ank. Helsingborg 13./11. — Emanuel. Hansen pass. Fornæs 14./11.

Ærs. P. R. Nielsen. Petersen, ank. Korsør 14./11. — Karen. Albertsen, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Malfridur. Hansen, ank. Kjøbenhavn 10./11. — Maren. Albertsen, ank. Fowey 9./11. — Argo. Clausen, ank. Frederiksstad 10./11. — H. C. Grube. Svane, ank. Laguna de Terminos 9./11. — Poseidon. Rasmussen, ank. Kristiansand 11./11. — Phoenix. Christensen, ank. Tonsberg 12./11. — Marie. Raahauge, ank. Kristiania 12./11. — Thor. Petersen, ank. Frederikshavn 12./11. — Norden. Rasmussen, ank. Seaboro 11./11. — Christian. Fabricius, afg. Kjøbenhavn 11./11. til Odense. — Gertrud. Christensen, ank. Rødkjøbing 12./11. — Valkyrien. Weber, er ank. Svendborg. — Nathalie. Eriksen, ank. Ærøskjøbing 16./11. — Arken. Christensen, ank. Aalborg 15./11. — Søstrene. Christensen, ank. Göteborg 16./11. — Eliezer. Nielsen, ank. Søby 16./11. — Albertine. Madsen, ank. Stubbekjøbing 14./11. — Yrsa. Hansen, ank. Gibraltar f. Ø. 14./11. — Duen. Hay, ank. Ronne 15./11. — Mette. Christensen, ank. Rødkjøbing 14./11. — Hjalmar. Christoffersen, ank. West Wemyss 15./11. — Avance. Bager, ank. Hals 15./11. — Salus. Andersen, ank. Portriaux 15./11. — Mary. Andersen, er ank. Söderhamn. — Merkur. Christensen, ank. Rødkjøbing 14./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. November 1914. Sø- og Handelsretsdømme. — Fragtmarkedet. Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. gVaremærke.

„Sana“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Bøsætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faa hos samtlige Provianterings-handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Remingtons
Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27. Vestergade.

ZOOL. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<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 Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. 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</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr 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.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<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>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litsen penge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½, à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermuænderne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1,50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepakhuse vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger.	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan læses for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespo-ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	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 Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 8,4 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 170 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 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 Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	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 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 Kølhalingsplade haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ 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.	Bolværkspenge: 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. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende 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-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svøjebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplade, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	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 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.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastprle: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Spediterfirma 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.
Middelfart.	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 uforønden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrue: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	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 udgaaende 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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbetalt 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 Lædningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinjen, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	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.	Pr. Reg.-Ton: 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. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingssplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugaerdamper uforneden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Renne.	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 Lodstvang. 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 Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/3 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger.	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkehøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskestøbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskestø paa indtil 250 Reg.-Ton kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhales. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt: Gelle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterer reell behandling och fern expedition
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Dentin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Teleor. DAMSON. **Oskarshamn.** teleor. DAMSON

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

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

Gustaf Svanljung,
Wasa (Finland),
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Forlang
overalt



Tlf. 2014. **F. Nielsons Søn** 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvarede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsetning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

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 Progress“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markkristiansk.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Mejeriet
Pasteur
Odense.
Danmark.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872),
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke, Chapman & Co. Ltd.'s
anerkendte

Hejse- og Ankerspill, Cap-
stans og Styremaskiner
(alt saavel damp- som
elektrisk drevne). Sieu-
rens Patent Spil. Lys-
maskiner. Donkeykedler,
ogsaa med Oliefyring.
Seamless Steel Lifeboats.
Endvidere:
Verdens fineste Fabrikat i
Ankre og Kæder
fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's
Patent. — Korkfender.
Redningsbæltter. — Ori-
ginale Møllerups Smøre-
apparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspill og 76
Motorlossespill.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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“.

Prøvegang
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, København«, 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.

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 6818 Fredericiagade 13 — København. Ekspertlager
i Frihavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. København K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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“, København. Privattelefon Nora 2383.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeninge

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

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26 København K.

Telefon Nr. 4639.

|| Telegram-Adresse „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (VAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

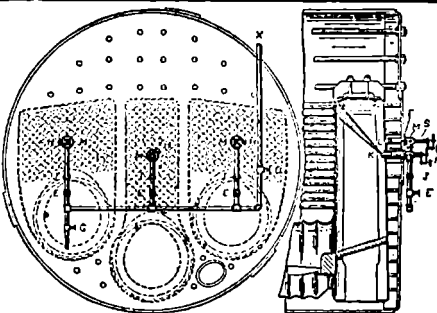
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. November 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Røndtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

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.

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 Eff.
Salvtorvet 4. Telf. Bro 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 6601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

TIL SKIBSBRUG
anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
Depot:
Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
KJØBENHAVN
Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølgade 84 og St. Kongensgade 58.
Filialer i Provinsen
Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omegn
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

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“.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.
Telef. 89. N. J. PETERSEN & SØN, Telef. 89.
SEJLMAGERE—HELSINGØR.

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

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

Vilhelm A. Bang, *
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramsadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
Rebetaler sig med alt til Fagel bekræftet
Reel og billig Betjening garanteres.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

til salg Vestergade 27.

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 1887 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

RATIN



Oskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøtergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Bjorch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Effort., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraagade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibaarbejde.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enesforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn.

Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

„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 Blankensholms Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uldbunden Ekopl.

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: Ulndbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthuogade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Frederikshavns Værft og Flydedok R/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

DE FORENEDE JERNSTØBERIER R/S



AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Kjøbenhavn, den 26. November 1914.

Krigen. Den af Danmark, Norge og Sverig til de krigsførende Magter under 13. November rettede Note har i Følge Ritzaus Bureau følgende Ordlyd:

»Det ligger i Sagens Natur, at en saa skæbnesvanger og saa mange Magter omfattende Kamp som den nuværende paa en meget følelig Maade berører ogsaa de neutrale Lande, og at den paalægger dem meget tunge Ofre. Disse Ofre bør, selv om de til en vis Grad kan betegnes som uundgaaelige, selvfølgelig ikke vilkaarligt gores mere byrdefulde ved Forholdsregler fra de krigsførendes Side. Folkeretten har med Hensyn til de Neutrales Rettigheder og Pligter opstillet visse Principer, mod hvilke man ikke kan gøre gældende, at de begunstiger de Neutrale paa de Krigsførendes Bekostning. Men selv den meget ringe Beskyttelse, der i Følge den gældende Folkeret er tilstaaet de Neutrales Interesser, synes at svigte under den nuværende Krig. De neutrale Lande, der omhyggelig søger at iagttage den strengeste Upartilskhed, og som driver deres Handel i den mest loyale Aand over for de Krigsførende, har troet at kunne stole paa Ukrænkeligheden af Folkerettens Grundregler. Imidlertid har man fra Dag til Dag maattet konstatere, at de Krigsførende til Skade for de Neutrale gør Fordring paa at anvende Principper, der er uforenelige saavel med de Neutrales Interesser som med Folkerettens Forskrifter. Man forstaar til Nød, at en krigsførende Magt i Kampens Hede kan være tilbøjelig til kun at anvende de Regler, som i Øjeblikket synes at være til Gunst for den paagældende Magt, og paa den Maade at proklamere en Folkeret, udelukkende indrettet efter de foreliggende Omstændigheder. Men Krænkelserne af de Neutrales Rettigheder bliver ikke derigennem mere berettiget. Og i Virkeligheden er denne Opportunisme stridende mod de Krigsførendes egne Interesser. Den nuværende Krise vil engang ophøre, og da vil de krigsførende Magter visselig ikke beklage sig over, at nogle af de Principer, som tidligere har været dem dyrebare, og hvis udmærkede Forløbere de ofte har været, fremdeles er i Kraft.

At minde om Folkerettens Principer er det samme som at søge at bevare de civiliserede Nationers fælles Arv og forhindre, at de Fremskridt, som er Resultatet af mere end et Aarhundredes Bestræbelser, forspildes. Hertil kommer, at den Tilstand af Usikkerhed, som nylig har ramt den neutrale Søhandel, er tiltaget i den Grad, at den maa indgyde de neutrale Magters Regeringer alvorlige Bekymringer. De ser sig derfor ogsaa nødsaget til at protestere mod de Forholdsregler, som for Tiden truer de neutrale Landes legitime Handel fra begge de krigsførende Partiers Side.

Folkeretten er for flere af dens vigtigste Deles Vedkommende bleven kodificeret paa Konferencerne i Haag og London. Ganske vist er de der udarbejdede Konventioner ikke altid blevet ratificeret. De maa imidlertid betragtes som de mest fuldgyldige Udtryk for Nationernes Retsbevidsthed og derved ligesom afspejlende den nu gældende Folkerets Standpunkt. Dette gælder især London-Deklarationen, der er godkendt af Repræsentanter for 10 Sømagter, deriblandt 6 af de nu krigsførende Magter. Teksten til denne Konvention siger udtrykkelig, at de deri indeholdte Regler i Grundtrækkene stemmer overens med Folkerettens almindeligt anerkendte Principer. Selv bortset fra de Erklæringer, i Følge hvilke London-Deklarationen skal bringes til Anvendelse paa samme Maade som en ratificeret Traktat, maa man nu tilkende næsten samtlige dens Bestemmelser fuld Gyldighed.

For yderligere at fremhæve de Grunde, vi har til at beklage os, turde det være tilstrækkeligt i Korthed at angive et vist Antal af de særlig vigtige Punkter.

Den neutrale Handel trues af en alvorlig Fare som Følge af Udlægning af Miner paa Havets store Samfærdselsveje. Udlægningen af Miner, der er sket uden skyldigt Hensyn til den fredelige Søfarts Sikkerhed, er i aabenbar Strid med de Neutrales Rettigheder og har ikke alene for-

arsaget stor materiel Skade, men har endogsaa medført Tab af talrige Menneskeliv.

Havenes Frihed og de Neutrales uafhængelige Ret til at benytte de for alle fælles Samfærdselsveje, er ogsaa blevet indskrænket og beskaaret ved Kravet om at paalægge neutrale Skibe Forpligtelsen til at følge bestemte Ruter og anløbe bestemte Havne, uagtet de Neutrale ikke har givet rimelig Grund til Mistanker, der kunde motivere, endsigse retfærdiggøre, disse Indskrænkninger.

Begrebet Kontrabande, saavel absolut som relativ, er blevet forvansket og uforholdsmæssigt udvidet, hvilket betegner et Indgreb i de Neutrales Rettigheder.

Ved at anvende Theorien om den fortsatte Rejse og visse for de Neutrale ugunstige Præsumptioner paa den belingede Kontrabande, søger man i Virkeligheden at ligestille denne Kontrabande med den absolutte, hvilket rummer en Nyordning af den betænkeligste Art.

Hvad Visitation og Opbringelse angaar, iagttages ikke længere de Regler, der gennem Aarhundreder har været almindelig anerkendt: dette medfører Forsinkelser med deraf følgende betydelige Tab for den lovlige Handel.

I de angivne Forholdsregler, som ogsaa i andre, finder man er Tilbøjelighed til at udøve en Kontrol med de neutrale Landes Handel, som er uforenelig med de Neutrales Rettigheder, ja endogsaa med deres Forpligtelser.

Regeringen nærer det Haab, at de krigsførende Magter vil lade sig det være magtpaaliggende at tage tilbørligt Hensyn til disse Betragtninger, som de ikke kan undgaa at finde berettiget.

Ny Lovforslag. Forsvarsministeren har den 20. ds. i Landstinget fremsat et Forslag til Lov om Nedlæggelse af Bogø Lodseri, som gaar ud paa følgende:

I Hefehold til § 1 i Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1879, saaledes som den er ændret ved Lov af 8. Juni 1912, bemyndiges Forsvarsministeren til at nedlægge Bogø Lodseri.

I Bemærkningerne hedder det bl. a.:

Da en Ordning, hvorved Bogø Lodsris Lodsninger i den senere Tid er udført af Grønsund og Masnedø Lodsrier, har vist sig tilfredsstillende, medens paa den anden Side Biholdelsen af et selvstændigt Bogø Lodsri ikke vil være til nogen Nytte for Skibsfarten og kun skaffe vedkommende Lods en ringe Indtægt, formener man, i Overensstemmelse med en fra Lodsdirektøren frenkommen Indstilling, at Lodsriet bør nedlægges, hvorfor den dertil i Følge Lodslovens § 1 fornødne Lovhjemmel herved søges.

Forsvarsministeren har samtidig i Landstinget fremsat Lovforslag om Ændring i Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1879 ændret ved Lov af 8. Juni 1912, gaende ud paa at Fristen for den ved Lodsloven af 8. Juni 1912 paahudte Revision udskydes til 1. Januar 1916.

I Bemærkningerne hedder det bl. a.:

Det er navnlig Hensynet til to Spørgsmaal, der har foranlediget Bestemmelsen om, at Lodsloven skal optages til Revision inden 1. Januar 1915, nemlig:

1) Spørgsmaalet om en tidssvarende Ordning af Bestemmelserne om Pligt til at tage Lods under Bugsering, og
2) Spørgsmaalet om, hvorvidt Bestemmelserne i Loven om Fordelingen af Indtægterne ved Farvands- og Langlodsninger mellem de interesserede Lodsrier har virket tilfredsstillende.

Det var en Forudsætning, at de til Løsningen af disse to Spørgsmaal nødvendige Forarbejder vilde kunne være afsluttet saa betids, at et nyt Lovforslag, indeholdende tidssvarende Bestemmelser angaaende Lodsning under Bugsering og Farvandslodsning, kunde foreligge inden det af Loven fastsatte Tidspunkt.

Om det førstnævnte Spørgsmaal er der ført indgaende Forhandlinger imellem Lodsvesnet og de i Sagen

interesserede Søfartsinstitutioner (Rederiforeningerne). I Slutningen af Februar Maaned d. A. Lorelaa der fra Søfartsinstitutionerne et Fællesforslag til Affattelse af Bestemmelser vedrørende de Søfarendes Pligter med Hensyn til Lodsning under Bugsering.

Det havde derhos under de forudgaaende Forhandlinger mellem Lodsvæsnets og Søfartsinstitutionerne været Forudsætningen, at de saaledes foreliggende Bestemmelser ikke skulde fremtræde som Udtryk for de Paagældendes endelige Standpunkt, men at deres Virkninger i Praxis først skulde undersøges ved Uddrag af Lodseriernes Regnskaber. Undersøgelsen er nu i Gang, og Resultatet kan snart foreligge; derimod kan det forudses, at de Drøftelser, der skal finde Sted mellem de interesserede Parter, forinden endelig Beslutning tages, ikke vil kunne være afsluttet saa betids, at det paatænkte Forslag kan fremsættes inden den i Loven angivne Dato, den 1. Januar 1915, hvorfor det maa anses for ønskeligt, at man opsætter Lovens Revision for dette Punkts Vedkommende.

En Opsættelse af den i Loven paabudte Revision vil derfor af de anførte Grunde være i høj Grad tilraadelig; dog formener man, at man inden den 1. Januar 1916 paa tilfredsstillende Grundlag vil kunne udarbejde og forelægge Forslag til Lovens Revision.

Et nyt Redningsapparat. Ved Esbjerg Havn blev den 18. ds. for forskellige Interesserede forevist et af Maskinmester Jens Bjerregaard konstrueret Redningsapparat. Hr. B.s Opfindelse beskrives saaledes: I Løbet paa et Remingtongevær, som lades men en alm. Patron hvis Kugle er udboret i Spidsen, anbringes en c. 1 m. lang rund Staalstok af noget mindre Tværmaal end Geværrets Kaliber; paa det lille Stykke af Stokken, som rager udenfor Geværmundingen, anbringes en lang tynd Line, som er oprullet saaledes, at den hæmmer Stokkens Flugt det mindst mulige, naar Geværet affyres, og den udborede Kugle fatter Stokken og driver den ud af Bøsseløbet med en Rakets Hastighed. Ved Hjælp af denne Line kan da de af Faren truede Mennesker hale en solid Redningsline til sig. Opfindelsen, hvorpaa der er udtaget Patent, har vundet Marineautoriteternes Interesse, og det er Hensigten at søge udvirket Paabud om, at alle Skibe skal være forsynet med Apparatet, der jo vil være til den største Nytte ved Redning af Druknende og Skibbrudne. 5 Redningsstokke i Kasse med Snor m. m. skal koste 35 Kr., og da Remingtonrifler ved Henvendelse til Ministeriet sikkert kan faas for en billig Pris er Anskaffelsen jo overkommelig, saa Opfinderen vistnok faar den Paaskønnelse, som hans Opfindelse synes at berettigge ham til.

Observerator.

En ny Linie Kjøbenhavn—New York. Et Forlydende i »Børsen« vil vide, at der i New York skulde være oprettet en ny Linie paa Kjøbenhavn. Det synes at være Mening, at den ny Linie, »American Importers Line«, hvis Skibe skal sejle under amerikansk Flag, vil etablere en ugentlig eller fjortendags Forbindelse, udelukkende med Godstransport til og fra Staterne for Øje. De første to Dampere er allerede afgaaet fra New York; den 7. November afgik nemlig Dampskibet »Joseph W. Fordney« og den 15. November Dampskibet »George Hawney«, begge Skibe paa 5.000—6.000 Tons.

»American Importers Line« repræsenteres i New York af Firmaet Phelps Brothers & Co., men iøvrigt vides det ikke, hvem der staar bag ved det ny Foretagende. Selskabets herværende Agent er P. Brown jun. & Co.

Værftsbrand. Brødrene Ring-Andersens Jærnskibsværft paa Frederiksoen ved Svendborg, er den 20. ds. blevet hjemsøgt af en alvorlig Ildsvaade. Skaden er betydelig og Værftets Standsning betyder et stort Tab for Ejerne.

Lovforslagene om Sønæringen og om Navigationsundervisningen. I Folketingets Møde den 19. ds. sluttedes 1ste Behandling af de den 6. Oktober af Handelsministeren forelagte to Søfartslove. Lovforslagene, der modte en Del Kritik navnlig fra Venstres Side, henvistes til Behandling i et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Til Medlemmer af dette Udvalg er valgt:

Berntsen, Thomas Larsen, Kierkegaard, Slebsager, Birch, A. Samuelsen, Mortensen, Hauge, Stilling, Jessen, Slengerik, L. Pedersen, Koføed, G. Fog-Petersen og Sporon-Fiedler.

Handelsministeriet meddeler:

Den tyske Liste over »betinget Krigs-Kontrabande« har faaet følgende Tilføjelse:

Træ af enhver Art, uforarbejdet eller forarbejdet, i Særdeleshed skaaret, savet, hovlet og pløjet, samt Trækulstjære og Svovl, i raa Tilstand eller rensat, og Svovlsyre.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis. Catania er erklæret for pestsmittet.

Havnen ved Firth of Forth. The Baltic and White Sea Conference meddeler: I Methil og Burntisland arbejder Stuverne kun ved Dagslyset, hvad der bør tages i Betragtning ved Fragtslutninger. Da Havnene Grangemouth og Boness praktisk ialt bliver lukket, vil det være heldigst ikke at slutte dertil. Ved Methil, Burntisland, Leith eller Granton er der ikke andre Indskrænkninger ved Besejlingen end allerede bekendtgjort af Regeringen.

Lloyd's Register of Shippings. Skibs-Bygnings Statistik for 1914's 3dje Kvarter. Paa Grund af Krigen omfatter Statistiken kun Storbritannien og Irland. Handelsskibe under Bygning:

30. Sept. 1913 ..	508 Skibe paa ialt	1,987,254 Tons Brutto
30. Juni 1914 ..	477 — » »	1,722,124 — —
30. Sept. 1914 ..	486 — » »	1,723,550 — —

Det ses at Tonnagen under Bygning er 1,400 Tons større end for 3 Maaneder siden, endskønt Byggeriet har været hæmmet betydeligt paa Grund af Krigen.

Arbejdet er fordelt saaledes i de forskellige Skibbygnings Distrikter:

Glasgow	100 Skibe	410,000 Tons
Belfort	28 —	351,000 —
Newcastle	67 —	302,000 —
Greenock	46 —	203,000 —
Sunderland	51 —	191,000 —
Hartlepool	17 —	79,000 —
Middlesbro	39 —	69,000 —

Skibenes Størrelse:

	under 1,000 Tons	194 Skibe
Fra 1.000—2.000	—	43 —
- 2.000—3.000	—	28 —
- 3.000—4.000	—	40 —
- 4.000—5.000	—	56 —
- 5.000—6.000	—	36 —
- 6.000—8.000	—	33 —
- 8.000—10.000	—	28 —
- 10.000—15.000	—	14 —
over 15.000	—	14 —

I alt 486 Skibe

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Brodde- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er antøft for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2293. Sverrig. Ahus. Fyr atter tændt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/1167. Stockholm 1914.)
Ahus Ledefyr holdes tændte indtil videre. c. 55° 55³/₄' N. 14° 19' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63/2122. København 1914.)
2294. Sverrig. Öland Norra Udde. Vrag forøvees eftersøgt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/1166. Stockholm 1914.)
Det af Damperen *Carro* rapporterede Vrag er forøvees eftersøgt. 57° 19' N. 17° 13³/₄' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 68/2211. København 1914.)
2295. Sverrig. Gotland. Färösund. Vrag afmærket.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/1165. Stockholm 1914.)
Den grønne Vragprik med 2 grønne Flag er udsat ved Vraget paa 57° 54' 20" N. 19° 02' 00" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 68/2213. København 1914.)
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.
2296. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Møfjordbaa. Lystønde udlagt.
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 23. Kristiania 1914.)
Paa *Møfjordbaaen* S. for *Basto* er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn c. hver 5 s., Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 20' 05" N. 10° 34' 40" E.
(Kort Nr. 236.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1022. København 1914.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2297. Tyskland. Helgoland og Jade. Besejling forbudt for fremmede Skibe.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 62/9162. Berlin 1914.)
Indtil videre er det fremmede Skibe forbudt at anløbe *Helgoland* og at løbe ind i *Jade*. *Helgoland*: 54° 11' N. 7° 53' E.
2298. England. Medway Floden. Isle of Grain. Permanent Spærring.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1738. London 1914.)
En permanent Spærring anbringes nu paa N.-Siden af *Martello Tower*, der ligger paa den W.-lige Kyst af Indløbet til *Medway* Floden. Spærringen strækker sig fra Højvandsgrænsen paa E.-Siden af *Isle of Grain* ud til en Dybde af 5,5 m (18 feet) ved Lavvande. Al Trafik paa denne Del af Floden ...

Udenrigsministeren, meddelt, at Dajmasen paa Kiste af Firth of Forth er underkastet følgende Indskrenkninger.

1. Elfernevnte Bestemmelser er traadte i Kraft:
Det tillades ikke noget Skib at komme indenfor en Afstand af 1 Sm fra *Firth of Broen*, hverken E. eller W. for denne. *Firth of Broen*: 56° 00' N. 3° 23' W.
Det tillades ikke noget Skib at sejle paa *Firth of Forth* W. for *Inch Keih* medmindre, det er under Kommando af en Lods, der er autoriseret af den kommanderende Admiral ved *Skotland*. *Inch Keih*: 56° 02' N. 3° 08' W.
2. Efter den 25de November d. A. er al Handelssejlsads forbudt W. for *Orcars* saavel for ind- som for udgaende Skibe. *Orcars*: 56° 01' N. 3° 17' W.
3. I *Firth of Forth* er al Sejlsads farlig, medmindre Skibet er under Kommando af autoriserede Lodser.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2300. Spanien N.-Kyst. Gijon. Havnesignaler.
(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 38/860. Madrid 1914.)
Fra Lodshuset vises det internationale Flag Q eller en rød Lanterne, naar Haven — paa Grund af Vejrforholdene — er lukket for alle Slags Skibe med Undtagelse af Fiskerdampere, som kan passere Barren med Forsigtighed. *Gijon*: 43° 33' N. 5° 39' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaimiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2301. Columbia. Cartagena. Morrosquillo Bugt. Grund.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1734. London 1914.)
En Koralggrund med 9 m Vand er rapporteret 15½ Sm 43° (misv. NE. 1½ N.) fra NW.-Enden af *Isla Fuerte*. Grunden er ikke undersøgt. 9° 35½' N. 75° 59¼' W.
2302. Brasilien. Barra Grande. Oplysning om Skær.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1735. London 1914.)
Skæret, som Damperen *Anglo-Australian* rapporterede at ligge c. 5¼ Sm SE. for Indløbet til *Barra Grande*, eksisterer ikke. Skæret, som Damperen stødte paa, er identisk med det Skær, der ligger c. 1½ Sm længere mod SE. Det rapporterede Skær: 9° 04' S. 35° 10½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/1888. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2303. Spanien. Baleriske Øer. Monorca. Mahón. Løb spærret.
(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 38/865. Madrid 1914.)
Canal de Alfonso XIII er spærret for Trafikken. *Mahón*: 39° 52' N. 4° 18' E.
2304. Østerrig-Ungarn. Lissa. Stonicea Pynt. Signalstation midlertidig nedlagt.
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 46/1810. Pola 1914.)
Signalstationen paa *Stonicea Pynt* er nedlagt indtil videre. 43° 04' 3 N. 16° 15' 4 E.
2305. Bulgarien. Sorte Hav. Yarna. Oplysning om Lods.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 63/3130. Berlin 1914.)
Under høj Sør kan Skibe ikke lodses ind i Havnen. c. 43° 12' N. 27° 57' E.
2306. Lilleasien. Smyrnabugten. Spærret for Sejlsads.
Udenrigsministeret meddeler, at *Smyrnabugten* er spærret for Sejlsads.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1449 og Nr. 50/2282. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

2307. Japan. Tsingtau Blokade hævet.
Den japanske Blokade ved *Tsingtau* er hævet. *Tsingtau*: 36° 04' N. 120° 19' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/1884. København 1914.)

Paa Grund af Udvidelse af det udlagte Mindefelt er der Lodstvang fra den 27de November 1914, og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig:

- Firth of Forth*. Indgaaende Skibe skal tage Lods ved *Iste of May*, hvor der plettes en Lods-Station, og udgaaende Skibe skal landsætte Lodsens paa samme Sted. Det vil være farligt for ethvert Skib at sejle uden Lods Vest for *Iste of May*. *Iste of May*: 6° 11' N. 2° 33' W.

- Moray Firth*. Skibe, der skal til *Cromarty* eller *Inverness*, skal tage Lods ved *Vick* eller *Burghhead*. Udgaende Skibe skal landsætte Lodsens ved en af disse Stationer. Det er farligt for ethvert Skib at sejle uden Lods SW. for en Linie fra *Findhorn* til *Arbuthness*. *Wick*: 58° 26' N. 3° 05' W. *Burghhead*: 57° 42' N. 3° 30' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

324. Ørken Øerne. *Scapa Flow*. Advarsøl.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1752. London 1914.)

Paa Grund af Udvidelse af det udlagte Mindefelt er der Lodstvang fra den 27de November 1914, og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig. Alle Indløb er farlige.

Undersøgelsesstjeneste er oprettet i Indløbet til *Hoza* Sund og *Hoy* Sund. Skibe, der ønsker at sejle ind, maa søge Forbindelse med Vagtskibet og meget omhyggelig følge de Instrukser, som de modtager her.

De eneste Skibe, som faar Tilladelse til at sejle ind i *Hoy* Sund W. fra, er de, der re bestemte til *Stromness*. Skibe kan ikke sejle ind i *Scapa Flow* fra *Stromness*.

Hoza Sund: c. 58° 49' N. 3° 03' W. *Hoy* Sund: c. 58° 57' N. 3° 21' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

325. Italien S.- og E.-Kyst. Taranto, Brindisi og Venedig.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 413/420. Genova 1914.)

De Søfarende advares mod indtil videre at stole paa Fyrene ved Indløbene til Ankerpladserne ved *Taranto*, *Brindisi* og *Venedig*.

326. Albanien. Kap Rodoni. Vrag.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 440/409. Genova 1914.)

Paa Ankerpladsen N. for Kap *Rodoni* ligger et Vrag i 8 m Vand, c. 5,4 Sm 3° (misv. E. t. N.) fra Fyret. Toppen af Vraget er netop over Vandet. Kap *Rodoni*: 1° 35' N. 19° 27' E.

327. Bulgarien. Sorte Hav. Varna. Havn spærret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 65/3243. Berlin 1914.)

Paa Grund af Miner kan intet Skib indtil videre lodsæes ind i Havnen. 43° 12' N. 27° 57' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 70/2305. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

328. Tyskland. Forbud mod at benytte Lyskastere.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 64/3217. Berlin 1914.)

Saalønge Krigen varer, er det forbudt Handelskibe at belyse de *tyske* Kyster og Havneindløb.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet guldendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibsstyrelsen hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne* er *retvisende* (hvor det er ønskeligt, tilløjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2308. Tyskland. Vinterafmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 63/3212. Berlin 1914.)

I *Tyskland* er Udlægningen af Vinterafmærkningen paabegyndt.

2309. Tyskland. Memel—Brüsterort. Miner.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 65/3225. Berlin 1914.)

I den sidste Tid er der observeret Miner af ubekendt Herkomst i Nærheden af den *tyske* Kyst W. for *Memel*. Man advares derfor imod, at anduue Kysten mellem *Brüsterort* og den *russiske* Grænse om Natten. For Besejlingen af *Memel* gives følgende Anvisning: W. fra kommende Skibe bør anduue *Brüsterort* og holde sig tæt til Kysten indtil *Memel*. *Brüsterort*: 54° 57 $\frac{1}{4}$ ' N. 19° 59' E.

2310. Tyskland. Flensburg Fjord. Als-Sund. Tønder ikke udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 63/3167. Berlin 1914.)

Forbalingstønderne 8, 9 og 10 i *Als-Sund* er endnu ikke udlagte. c. 54° 55 $\frac{1}{4}$ ' N. 9° 46 $\frac{1}{4}$ ' E.

(Kort Nr. 157, 160, 241, 243 og 253.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/1736. København 1914.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2311. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Nyt-Løb. Oplysning om Dybde.

Ved en Undersøgelse af Dybden i *Ny-Løb* er der ikke fundet under 4,1 m Vand imellem *Harbole-Pynt* S.-lige Ledelyrs to Ledelyrminer. *Ny-Løb*: 54° 51 $\frac{1}{2}$ ' N. 12° 09 $\frac{1}{4}$ ' E.

(Kort Nr. 228. Danske Lods Side 438 og 441. Fyr-Port. Nr. 552.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/2253. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2312. Danmark. Kattegat. Tangen NE. Lys- og Fløjtetønder Lysovne forenet. Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE*. har nu en Synsvidde af 8 $\frac{1}{2}$ Sm og en Lys-evne af 9 Sm. 56° 39' (50") N. 10° 59' (00") E.

(Fyr-Port. Nr. 123.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/133 m. o. København 1914.)

1/2 m over Vandet paa 30 m Vand og formentlig fast i et Vrag. Man har eftersøgt Vraget, men uden Resultat. *Losø-NW-Rev*: 57° 17 1/2' N. 10° 46' E.

2314. Sverrig. Skagerrak. Bohuskusten. Grundsund. Bolgebryder bygges.

(¹Underrigtelser for stöfarande² Nr. 47/11169. Stockholm 1914.)
Ved *Grundsund* Fiskerihavn bygges en Bolgebryder. Indsejlingen til Havnen er i den E.-lige Del af Havnen. 58° 13' N. 11° 25' E.

2315. Norge. Skagerrak. Kristiansand. Bestemmelser vedrørende Besejling.

Udenrigsministeret meddeler:

Det er forbudt alle Skibe undtagen Rutebade, der paa Forhaand har indhentet Tilladelse dertil, at anløbe *Kristiansand* Havn i den mørke Del af Døgnet. *Kristiansand*: c. 58° 08' N. 8° 00' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2316. Norge. Fyr tændes.

(¹Bekjendtgjørelse fra Fyrirrektor² Nr. 23. Kristiania 1914.)

Den 25de November 1914 tændes følgende Fyr:

I. *Kvaløaapholmen* Fyr, *Sundalsfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med

En-Formørkelses. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 66° til 78°, fri N. om *Kvaløaagnes*;
2. hvidt i — 78° - 83°, fri S. om *Bergø*;
3. grønt i — 83° - 100°, fri N. om *Bergølandet*;
4. hvidt i — 100° - 104°, fri S. om *Snekernes*;
5. rødt i — 104° - 174°, omtrent midt imellem *Ødegardnes* og *Langø*;
6. grønt i — 174° - 275°, fri S. om *Brunnes*;
7. hvidt i — 275° - 292°, fri N. om *Hoensnes*.

Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 58' 30" N. 8° 00' 10" E.

II. *Sognskjeret* Fyr, *Sundalsfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelses. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 141°, fri E. om *Varviknes*, til 147°, fri W. om *Brunnes*;
2. grønt i — 147° til 314°, omtrent midt imellem Jernstangen paa 1,2 m (4 Fod) Baesen og *Røllingsnes*;
3. rødt i — 314° - 346°, fri W. om *Tingvollflu* og *Hornhamneren*;
4. hvidt i — 346° - 356°, fri E. om Landet ved *Rausand*;
5. grønt i — 356° - 17°.

Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Underbygning. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 55' 20" N. 8° 07' 35" E.

III. *Melaen* Fyr, *Sundalsfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelses. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 73° til 120°, til *Rausand*;
2. hvidt i — 120° - 127°, fri S. om *Rottanes*;
3. grønt i — 127° - 304°, fri S. om *Flaao*;
4. hvidt i — 304° - 308°, fri N. om *Kornes*;
5. rødt i — 308° - 320°, ind paa *Balsnes*.

Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 47' 40" N. 8° 17' 35" E.

IV. *Klepshjær* Fyr, *Rakvag*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelses. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 73° til 105°, fri N. om *Rakneskangen*;
2. hvidt i — 105° - 110°, fri S. om *Bondfløene*;
3. rødt i — 110° - 152°, fri E. om *Helleflu*;
4. hvidt i — 152° - 156°, fri W. om *Maløsa*;

7. rødt i — 250° - 280°, fri N. om *Steinene*;
8. grønt i — 280° - 333°, fri E. om *Hellerflu*;
9. rødt i — 333° - 10°.

Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyrhus paa Stativ. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 44' 20" 6° 45' 00" E.

V. *Hendanes* Fyr, *Vaagsøen*. Fyret er et Vinkelfyr, der viser:

1. fast, rødt Lys i Pejlinger fra 45° til 57°, fri S. om *Batalfløene* og N. om *Vsøen*, men ikke fri af Grunde og Skær nærmere ind mod Fyret;
 2. hvidt Lys med Gruppeformørkelses i Pejlinger fra 57° til 85°, fri N. om *Fal* og *Harsfløene*;
 3. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 85° til 110°, fri S. om *Maleskallene*;
 4. hvidt Lys med hyppige Formørkelses (Lys- og Mørkeperioder er lige lang i Pejlinger fra 110° til 127°, omtrent midt imellem *Alsaøene* og *Karløf*;
 5. rødt, fast Lys i Pejlinger fra 127° til 265°.
- Flammens Højde: 49 m. Synsvide: 15 Sm. Hvid Fyrbygning. Brændetid 20de Juli—15de Maj. 61° 57' 50" N. 5° 02' 25" E. (Kort Nr. 173.)

2317. Norge. Trondhjem og Bergen. Bestemmelser vedrørende Besejling.

Udenrigsministeret meddeler:

Det er forbudt alle Skibe undtagen Rutebade, der paa Forhaand har indhentet Tilladelse dertil, at anløbe *Trondhjem* og *Bergen* Havne i den mørke Del af Døgnet. *Trondhjem*: c. 63° 26' N. 10° 23' E. *Bergen*: c. 60° 23' N. 5° 20' E.

2318. Tyskland. Vinterafmærkning.

(¹Nachrichten für Seefahrer² Nr. 63/3212. Berlin 1914.)

I *Tyskland* er Udlægningen af Vinterafmærkningen paabegyndt.

2319. Holland. Thornton-bank. Lys- og Fløjletønde fra Station.

(¹Bericht aan Zeevarenden² Nr. 280/2553. ³s-Gravenhage 1914.)

Thornton-bank Lys- og Fløjletønde er drevet bort og vil foreløbig ikke blive udlågen. 51° 34' ,⁶ N. 3° 01' E.

2320. Holland. Schelde. Ternuzen. Vrag.

(¹Bericht aan Zeevarenden² Nr. 280/2554. ³s-Gravenhage 1914.)

Et Sejlhøjtøj er sunket i Indløbet til *Ternuzen* E.-lige Havn. Vraget kan passeres igen. 51° 20' ,⁵ N. 3° 49' ,⁶ E.

2321. Holland. Westor-Schelde. Bestemmelser vedrørende Besejling.

(¹Bericht aan Zeevarenden² Nr. 283/2581. ³s-Gravenhage 1914.)

Sejlsads gennem *Wielingen* er forbudt for Sejlskibe.

Al Sejlsads E. for Limen „*Hansweert*—*Walsoorden*“ er forbudt i Tiden fra 1/2 Time efter Solnedgang til 1/2 Time før Solopgang.

Fra Kl. 9 1/4 Em. til 1/2 Time før Solnedgang er al Sejlsads paa *Schelde* forbudt dog saaledes at Skibe ikke tages gennem Sluserne ved *Ternuzen* og ved *Hansweert* sent end 1/2 Time efter Solnedgang.
Hansweert: 51° 26 1/2' N. 4° 00 1/2' E.

2322. England. Humber og Tyno. Lods-Station oprettet.

(¹Notice to Mariners² Nr. 1752. London 1914.)

Paa Grund af Udvidelse af det udlagte Minefelt er der Lodsstrang fra den 27 November 1914, og Besejling uden Lods vil være i højeste Grad farlig:

1. *Humber*. Lods-Station oprettes paa 53° 36' N. 0° 30' E. Indgaaende Skib skal tage Lods her, og udgaaende Skibe skal landsette Lods paa samme Sted.
2. *Tyme*. Nord fra kommende Skibe skal tage Lods ud for *Blyth* og Syd kommende Skibe skal tage Lods ud for *Wear* Floden. Udgaaende Skibe skal landsette Lods ved en af disse Stationer. *Blyth*: c. 55° 08' N. 1° 30' W. *Wear* Flod (*Sunderland Harbour*): 54° 55' N. 1° 21' W.

Archangel. Mr. J. Schmidt i Archangel telegraferer den 24. ds. til The Baltic and White Sea Conference: Tretten Graders Frost (R.). Isforholdene bliver vanskelige.

Savnede Skibe i 1913.

I Løbet af 1913 er, i Følge »Shipp. Gaz.«, 25 Skibe blevet noteret hos Lloyds som savnede, med en samlet Netto-Tonnage af 31,426 Tons, medens de savnede Skibes Antal i 1912 udgjorde 36 med en samlet Netto-Tonnage af 34,202 Tons.

Listen over de samlede Skibe indeholder naturligvis en Del mindre Fartøjer med ringere Tonnage — Skibe af Skonnert- eller Bugserbaadtypen. Hvert Aar vil et Antal af saadanne Smaaskibe blive borte, og deres Forsvinden forøger jo Listens Antal. Imidlertid er ogsaa et betydeligt Antal af store Damp- og Sejlskibe forsvundet, og det er især dem, der har bidraget til det store Tab af Menneskeliv.

I 1912 forsvandt ikke mindre end ti Skibe paa Rejser i Nord-Atlantehavet, medens dette Tal i 1913 gik ned til fire, der alle var paa Rejse Øst efter til evropæiske Havne. Tre af disse var store Fragtdampere, som alle forsvandt paa Vinterrejser fra nordamerikanske Havne til Rotterdam, og det fjerde Skib var en engelsk Skonnert, som forsvandt paa Rejse fra St. Johns (N. F.) til Oporto.

De i 1913 forsvundne Skibe udgjorde 14 Dampere og 11 Sejlskibe. De britiske Skibes Tal var 14, nemlig 8 Dampere og 6 Sejlskibe, af andre Nationers Skibe var der 3 store, norske Sejlskibe, en stor, tysk Dampere og et stort Sejlskib, en gammel amerikansk Dampere og en firmastet Skonnert, to græske Dampere, en middelstor fransk Dampere og en brasiliansk Slæbebaad.

I Løbet af ni Aar har Antallet af de Skibe, der er blevet noteret hos Lloyds som savnede, tilligemed deres samlede Tonnage udgjort:

Aar	Skibe	Tons
1905	52	43,378
1906	34	22,085
1907	28	c. 31,000
1908	29	33,960
1909	19	23,874
1910	23	16,980
1911	33	18,559
1912	36	34,232
1913	25	31,426

Tabel af Menneskeliv ved de i 1913 forsvundne Skibe var henved 500. Til dette Tal bidrog især Tabel af en næsten ny Dampere, »Bridgeport«, der forsvandt paa en Rejse fra Sydney til Montreal, Damperen »Wyneric«, der antages at være gaaet under i Magellansstrædet, da en af dens Baade blev fundet der, og en 29 Aar gammel Dampere, »El Dorado«, forsvundet paa Rejsten mellem Baltimore og Galveston. Det førstnævnte af disse Skibe maatte 3,380 Tons, det andet 3,141 Tons og det sidste 2,562 Tons.

I Forbindelse med Tabel af et Par af de ovennævnte savnede Skibe kan nævnes et Par usædvanlig lange Baadture, som blev foretaget af de forulykkede Skibes Besætninger.

Fra en amerikansk firemastet Bark »Amaranth«, som strandede ved Jarvis Island i Stillehavet, lykkedes det Besætningen at naa Land i to Baade, hvoraf den ene landede ved Apia og den anden ved Pago Pago, efter i Løbet af 14 Dage at have tilbagelagt c. 1,000 Sømil.

Fra et andet amerikansk Skib, en af Træ bygget fire-

mastet Skonnert »El Dorado«, som blev forladt synkefærdig i Stillehavet, lykkedes det Besætningen at naa Paaskeøen med Skibets eneste Baad efter 11 Dages Sejlads. Efter at Folkene havde opholdt sig paa denne Ø i over tre Maaneder, bestemte Kaptajnen og to af Mandskabet sig til at gøre et Forsøg paa at naa tilbage til civiliserede Egne. De gik atter til Søs i en aaben Baad og naaede Tahiti efter en Rejse paa 2,500 Sømil, hvilket sikkert kan betegnes som en Rekord med Hensyn til Oceanrejser i en aaben Baad, i det mindste i den nyere Tid.

Fornylig har et Telegram fra Sydney (N. S. W.) meldt, at Resten af Mandskabet fra den forladede amerikanske Skonnert »El Dorado«, 8 Mand, er ankommet der-til efter at være blevet udfriet fra Paaskeøen, hvor de havde søgt Tillflugt, af en Dampere »Knight of the Garter«, der var søgt ind til Øen paa Grund af Skade paa Skruen.

Finanslovsforlaget 1915—1916.

(Sluttet.)

Af Anmærkningerne til Lovforslaget hidsætter vi følgende:

§ 14. Indenrigsministeriet.

Til A. IX. B. Ulykkesforsikring. 3. Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Sofolk«. 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 Sofolk«, hvilken Forening af Indenrigsministeriet har erholdt Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af Forsikring efter bemeldte Lov. Det nævnte Tilskud, der alene maa anvendes til Nedsættelse af Præmien for Medlemmernes af Foreningens Sejlskibsafdeling, maa ikke overstige Halvdelen af den Præmie, der uden Tilskud vilde have paahvilet de paagældende Medlemmer, og maa i intet Tilfælde overstige et Beløb af 12 Kr. aarlig for hver af dem beskæftiget forsikringsberettiget Person, herunder Skibsforenen.

I Følge Foreningens Beretning og Regnskab for Aaret 1913 har der i Kalenderaaret i Sejlskibsafdelingen været forsikret 4,007 Mand, hvoraf 3,863 Mand repræsenterede 1,137,675 Forhyringsdage i Fartøjer, for hvilke der i Følge Loven ydes Statstilskud til Bestridelse af Præmierne. Præmien har været 5 Øre pr. Dag, og den samlede Præmie Kr. 56,883.75, hvoraf Statens Tilskud har udgjort Halvdelen Kr. 28,441.87.

§ 15. Ministeriet for offentlige Arbejder.

Til A. II. C. Vandbygningsvæsenet. 2. Opmudring i Limfjorden b. Andre Udgifter. Da Udgifterne vedrørende Dampbugserbaaden »Delphinens« Vedligeholdelse, som tidligere har været optaget under § 2. D. I. H. Statens Opmudringsmateriel under Nr. 5 fremtidigt vil være at opføre under nærværende Konto (jfr. Anm. til det her foreliggende Finanslovsforlags § 2 D. I. efter F.) er denne foreslaet forhøjet med 1,500 Kr. fra 51,500 Kr. til 53,000 Kr. Til »Delphinens« Vedligeholdelse har hidtil været opført 2,000 Kr. aarlig, men efter at der er indsat en Petroleumsmotor i samme, vil 1,500 Kr. aarlig formentlig være tilstrækkelig.

Til II. B. Overordentlige Udgifter. 11. Tilskud til Udvidelse af Grenaa Havn (1. Bidrag af en treaarig Bevilling paa ialt 203,000 Kr.).

I forskellige til Ministeriet indgivne Andragender har Grenaa Byraad og Grenaa Fiskeriforening anholdt om Ydelsen af et Statstilskud til Udvidelse af Grenaa Havn.

Til Støtte for Andragenderne er det særlig fremhævet, at den nuværende Havn ikke under vanskelige Vejrforhold paa betryggende Maade kan rumme den i Grenaa hjemmehørende Fiskerflaade og endnu mindre kan tjene som Tillugthavn for den store Del af den danske søgaende Fiskerflaade, der til Tider driver Fiskeri i det sydlige Kattegat. Det hænder ofte, at Havnen under urolige Forhold med vestlige Vinde bliver overfyldt af Fartøjer, og hvis Vinden derefter slaar om i Øst eller navnlig Nordøst, inden Skibene har forladt Havnen, vil Forholdene dér paa Grund af den stærke Sø, som sætter ind, blive meget ugunstige. Ilavariet vil sikkert ikke kunne undgaaes, og Faren for, at disse skulle blive betydelige, stiger selvfølgelig med Antallet af de Fartøjer, der ligger i Havnen. Det er endvidere fremhævet, at efterhaanden som Fiskeriet i de senere Aar navnlig efter Motorens Indførelse i dettes Tjeneste har udviklet sig i det sydlige Kattegat, har Grenaa Havn med sine Jernbaneforbindelser og efter sin geografiske Beliggenhed faaet større og større Betydning som Basis for dette Fiskeri. Fangstens Værdi er forøget fra c. 260,000 Kr. i 1910 til c. 450,000 Kr. i 1913, og Antallet af de Fiskerifartøjer, der søger Havnen, har været i stadig Stig-

ning, idet der i Regnskabsaarene 1910—11, 1911—12 og 1912—13 indgik følgende Skibe i Havnen: I 1910—11 2,579 danske og 77 fremmede, i 1911—12 3,267 danske og 145 fremmede, og i 1912—13: 3,533 danske og 140 fremmede Fiskefartøjer.

Ogsaa den øvrige Trafik lider under Pladsmanglen i Havnen, hvor der kun haves Bolværksplads til 3 lossende eller ladende Skibe paa en Gang; da der skal være Plads til Rutebaaden Kjøbenhavn—Anholt—Grenaa er Pladsen i Virkeligheden indskrænket til 2.

I Folge Oplysninger fra Grenaa Byraad søgtes Havnen i 1910—11 som Nodhavn af 186 Skibe, deraf 20 Dampskibe, medens der indgik 271 Fragtskibe. I 1911—12 var de paagældende Tal henholdsvis 218, 28 og 231 og i 1912—13 henholdsvis 188, 26 og 239. Nodgangen det sidste Aar i Antallet af Skibe, der søger Havnen som Nodhavn, mener Byrådet er naturlig paa Grund af Pladsmangelen i Havnen. Naar Antallet af Fragtskibe ikke er opadgaende, mener Raadet, at det ligger dels i, at de Havnen søgende Skibe nu er større end hidtil, dels i, at Postforbindelsen mod Baad til Anholt, der tidligere figurerede blandt Fragtskibene, er ophørt, dels endelig — og formentlig hovedsagelig — i Pladsmanglen.

Andragenderne er anbefalet af Esbjerg og Skagen Fiskeriforening samt af Landbrugsministeriet, der har udtalt som sin Formening, at det vilde være af Betydning for Kattegatsfiskeriet, om der kunde skaffes større Plads i Havnen.

Af Vandbygningsdirektøren er udarbejdet to Projekter I og II, af hvilke Andragerne imidlertid ønsker Projekt II, der gaar ud paa en Udvidelse mod Nord, gennemført, idet dette Projekt, som det nærmere vil frengaa af Beskrivelsen, ikke alene tager Sigte paa Fiskeriets Behov, men ogsaa tillader en Udvidelse, der vil komme den almindelige Trafik til Gode. Under Hensyn hertil har Grenaa Byraad tilbudt at tilskyde et Beløb af 61,000 Kr. af den samlede Overslagssum paa 264,000 Kr., medens Resten, 203,000 Kr., ønskes tilskudt af Statskassen.

Da Ministeriet for offentlige Arbejder for sit Vedkommende kan tiltræde de foranførte Bemærkninger om Grenaa Havns overordentlig heldige Boligheds saavel for den almindelige Skibsfart som for Fiskeriet, maa man ansø det for meget ønskeligt, at den af Andragerne foreslaede Udforsoel af Projekt II bliver til Virkelighed, og da Grenaa Kommunes finansielle Status næppe tillader den at tilskyde et større Beløb til Planens Realisation end de ovennævnte 61,000 Kr., skal man derfor foreslaa, at Resten af det til Arbejdets Udfoelse fornødne Beløb tilskydes af Statskassen, saaledes at der for Finansaaret 1915—16 bevilges et Beløb af 80,000 Kr. som 1. Bidrag af en samlet Bevilling paa 203,000 Kr.

Til II. B. 14. Etablering af Natsignaltjeneste paa Skagen Signalstation.

Fra Handels- og Skibsfartskredse er der gentagende fremkommet Andragender om Indfoelse af Nattjeneste paa danske Signalstationer, saaledes at forbisejlede Skibe om Natten kunde afsende Signaler til Stationerne og ligeledes modtage Signaler fra disse. Sagen har derefter været Genstand for Forhandlinger mellem Marineministeriet, Handelsministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder, og da der maa tillægges Indfoelse af saadan Natsignalering Betydning allerede under Hensyn til den almindelige Sikkerhed paa Søen — i hvilken Henseende henvises til, at den i London under 20. Januar d. A. af næsten alle betydende søfarende Magter undertegnede Konvention om Sikkerhed paa Søen endog gør Indfoelsen af Natsignaleringsapparater obligatorisk for den Klasse Skibe (Passagerskibe i udenrigs Fart), som Konventionen hovedsagelig tager Sigte paa — formener man, at saadan Tjeneste bør oprettes. Da det samlede Antal Signalelegrammer, udvoksele om Dagen mellem Skibe i Søen og de eksisterende 6 Signalstationer (ved Høstholm, Hirtshals, Skagen, Fornæs, Helsingør og Havnørhus) er forholdsvis ringe, c. 4,000 Stk. aarlig, maa man ansø det for rigtigst, at Indfoelsen af Natsignalering sker forsøgsvis, indtil man har indvundet nærmere Erfaringer. Skagen Signalstation har efter sin Beliggenhed de bedste Betingelser for den omhandlede Tjeneste, og de hermed forbundne Etableringsudgifter er anslaet til 3,200 Kr., der søges bevilget under nærv. Konto, medens Driftsudgifterne er anslaet til 5,000 Kr. aarligt, hvilket Beløb er opført under § 15 A. II. K. 2.

§ 20. Marineministeriet.

Til B. c. Efter en Række Forsøg, som Trinity House har ladet anstille ved engelske Fyr, har alle disse Fyr, siden den 1. Januar 1914, i taaget Vejrbændt fra 1 Time for Solnedgang til 1 Time efter Solopgang. Da denne Forandring i Fyrenes Brændetid har vist sig at være til stor Gavn for de Søfarende, og da en lignende Forandring herhjemme med ringe Ulejlighed kan iværksættes for en aarlig Merudgift af c. 800 Kr., søges herved de dertil fornødne Midler bevilget paa nærværende Konto, nemlig 407 Kr. til Petroleum og 406 Kr. paa Kontoens anden Post til Gasolie og Rensematerialier m. m., saaledes at Fyrenes Brændetid i taaget Vejrbændt bliver den samme som ved de engelske Fyr. Fyrenes Brændetid er nu fra ¼ Time efter Solnedgang til ¼ Time for Solopgang hele Aaret. I den mørke Aarstid, November—Marts bogge inklusivo, skal Fyrene dog tændes ved Solnedgang, naar don overordnede Fyrhjelpt skønner, at Mørket er fuldet saa tidligt paa, at den tidligere Tænding kan være til Gavn for de Søfarende.

Til B. c. Paa de senere Aars Finanslovsforslag har der været opført et Beløb af 240,000 Kr. til Fyrvæsnets ekstraordinære Bygningsudgifter (for 1914—15 forhøjetes dog Beløbet ved Ændringsforslag til Finanslovsforslaget til 247,500 Kr.), og man har atter i Aar opført den samme Sum til Fyrforanstaltninger i de nærmeste danske Farvande. Imidlertid er der fra St. Thomas Havneraad indkommet et An-

dragende om Bidrag fra Staten til Opfoelse af et Fyr paa Buck Island ved Indløbet til Havnen, og da dette Andragende kan anbefales, har man paa nærværende Finanslovsforslag opført det dertil nødvendige Beløb af 43,000 Kr. foruden den sædvanlige Sum af 240,000 Kr., idet man ikke mener at kunne udskyde nogen af de i hjemlige Farvande projekterede Foranstaltninger til Fordel for Fyret i Vestindien, da man maa tillægge disse endnu større Betydning end Opfoelsen af Fyret paa Buck Island.

Til et lille Motorfyrskib til Udlægning ved Halskov-Rev i Store Bælt (1. Udgift). I den i 1903 udarbejdede Byggeplan for Fyrvæsnets var det foreslaet at anlægge et Taagesignal ved Revsnæs Fyr og et Baakelyr ved Falske-Bolsaks. I Stedet for nævnte Baakelyr er der nu udlagt en Lystønde, og da denne synes at tilfredsstille Fordringerne, og man nærer nogen Betænkelighed ved at oprette Taagesignal ved Revsnæs Fyr, idet et Taagesignal her — naar det ikke søges med største Forsigtighed af dem, der navigerer efter det — kan blive til mere Skade end Gavn, foreslaas det, at de to nævnte Anlæg udgaar af Planen, og at der i Stedet for bygges et lille Motorfyrskib til Halskov-Rev. Det har nemlig vist sig, at den nu ved Revet udlagte Lys- og Fløjtstønde i usigtbart Vejr ikke giver tilstrækkelig Vejledning til Besøje af den smalle Rende imellem Halskov-Rev og Sprøge-Østrev. Udstationering af et Fyrskib med et godt Fyr og et kraftigt Taagesignal vilde sikkert kendetligt formindske det ikke ringe Antal Strandinger, som nu i usigtbart Vejr forefalder paa Halskov-Rev og Sprøge-Østrev. Bevilling til et saadant Fyrskib søgtes allerede paa Finanslovsforslaget for 1912—13, men blev midlertidig udskudt til Fordel for en Bevilling til 2 større Motorfyrskibe til Udlægning i Nordsoen, hvor det almindelige Materiel havde vist sig mindre godt egnet. Bevillingen søges nu noget større end paa det nævnte Finanslovsforslag, dels paa Grund af Stigning i Arbejdsløn og dels paa Grund af, at man efter de siden da indhentede Erfaringer maa paaregne, at Motorlæget bliver noget dyrere. — Udgiften ved Bygningen af et saadant Fyrskib anslaes til 125,000 Kr., hvoraf 55,000 Kr. søges som 1. Udgift.

Til et Fyr paa Buck Island ved St. Thomas. C. 4 Sømil SØ. for Indløbet til St. Thomas Havn ligger den lille Ø Buck Island, som det af Hensyn til en forøget Trafik paa Havnen vil være af stor Vigtighed at faa belyst. Havneraadet formener, at Dampskibsselskaber, som kan ventes at ville lade deres Skibe anløbe St. Thomas Havn, vil gøre deres Bestemmelse i saa Henseende afhængig af en saadan Forbedring af Belysningsforholdene, og Havnen vilde derfor selv opføre et Fyr paa Buck Island, hvis den raadde over de fornødne Midler; da dette imidlertid ikke er Tilfældet, har den andraget om Statens Hjælp, hvad der har foranlediget Ministeriet til at fremsætte nærværende Forslag, henseet til, at et Fyr paa dette Sted ikke blot i høj Grad vil lette og sikkert ogsaa fremme Trafikken paa Havnen, men desuden vil være fordelagtigt for Navigeringen mellem Øerne St. Croix og St. Thomas; det vil derfor tillige virke som et Farvandsfyr og maa saaledes henregnes blandt de Fyr, hvis Opfoelse er en Statsopgave. — Vel er det nyopførte Høms-Bluft Fyr paa NV.-Pynten af St. Croix tilstrækkeligt til med Sikkerhed at lede Sejladsen om Natten igennem den vestindiske Øgruppe, men et Fyr paa Buck Island vil være et meget værdifuldt Supplement og utvivlsomt yderligere bidrage til at trække Trafikken saa nær til de danske Besiddelser som muligt. — Udgiften ved Opfoelsen af et saadant Fyr er anslaet til 43,000 Kr., men det vil ikke medføre fremtidige Udgifter for Statskassen, da St. Thomas Havneraad af Hensyn til Fyrets Vigtighed for Havnens Trivsel paatager sig samtlige Udgifter ved dets fremtidige Pasning og Drift.

Til D. d. Til en ny 9,5 m Redningsbaad til Afloesing af gamle, kassable Redningsbaade er der som 1. Udgift opført 7,000 Kr. Man formener, at det nu er et gunstigt Tidspunkt til at forsøge at fremskaffe en Redningsbaad med alle de hidtidige Blandes gode Egenskaber og tillige med Motordrift, og man har derfor anmodet Orlogsværftet om at tegne en saadan Baad. Udgiften anslaes til at ville beløbe sig til 15,000 Kr., hvoraf 7,000 Kr. søges her som 1. Bevilling.

Til Anskaffelse af 3-dobbelte Raketter med tilhørende Materiel er opført 12,000 Kr., idet det ved stedfundne Forsøg paa Orlogsværftet nu er lykkedes at forbedre de 3-dobbelte Redningsraketers Konstruktion, saaledes at de ikke, som hidtil, let springer ved Kastningen, hvorfor man — henseet til den store Nytte, disse langt rækkende Raketter i givne Tilfælde kan gøre — foreslaar en Del Stationer forsynede med disse samt med de dertil hørende Trosser, Liner, Stativer m. m.

Til F. b. Opført med 1,700 Kr. mere end i Finansloven for 1914 —15, for hvilket Beløb man paalænker at sende et dagligt Vejrkort til hver af Institutets henimod 300 Observatorer. Af disse lønnes Observatorerne paa 15 Hovedstationer med det sædvanlige Observatorhonorar — 120 til 200 Kr. aarlig —, medens c. 30 Observatorer, der anstiller specielle Observationer, faar et mindre Honorar paa 40 til 50 Kr. aarlig. De øvrige Observatorer er ulønnede, men faar tilsendt Institutets Maanedsoversigt og Aarlog. Det har imidlertid særlig i de sidste Aar vist sig, at der er en ikke ringe Vanskelighed ved at faa en Del af disse frivillige Observatorer til at fortsætte Observationerne, idet mange af dem efter kortere eller længere Tids Forløb bliver kede af at være saa bundne til Tid og Sted, at de frasiger sig Hvervet. Det er ogsaa ofte meget vanskeligt at finde villige Afløbere, som bør i Nærheden af den tidligere Observator, ligesom det er indlysende, at et hyppigt Skift af Observator og Lokalitet er til stor Skade for Observationernes Ensartethed og Kontinuitet. For om muligt at bøde herpaa og samtidig yde de paagældende en ikke uførtig ringe Gengæld for deres betydelige og værdifulde Arbejde ved Indsamling af Materiale vedrørende Danmarks klimatologiske Forhold foreslaas det, at Institutet tilsender alle sine Observatorer et dagligt Vejrkort, som — foruden at være til Opmuntring og Nytte for Observator selv — tillige mulig vil kunne være til Gavn for hans nærmeste Naboer.

Udgifterne ved Udsendelsen af hvert Vejrkort vil blive 6 Kr. aarlig (c. 4 Kr. til Blanketter, Trykning m. m. og c. 2 Kr. til Porto) eller i alt c. 1,700 Kr.

Fragtmarkedet.

I saa at sige alle Retninger er Fragterne steget yderligere i Ugens Løb, og der har gennemgaaende været fragtet særdeles livligt. Det vigtigste Marked er for Tiden U. S., som har absorberet en Masse Tonnage til stadig stigende Rater, og der blev betalt ganske ovenud store Rater, særlig for neutralt Baade pr. December, men der er ogsaa et godt Begær pr. Januar. Til Skandinavien faas nu 7/ à 7/3 for tungt Korn pr. December—15. Januar, og der er ogsaa store Rater at faa for anden Lading, store Lumpsum Fragter etc. La Plata er ogsaa fast. Basis c. 40/ fra San Lorenzo Grænsen til Skandinavien. Kulfragterne, som en Overgang var lavere, er igen stigende, baade til Middelhavet og Østersøen. Til Danmark sluttes der nu til 9/ à 10/ fra Østkysten. Den tyske Bekendtgørelse om, at dette Land nu ogsaa betragter skaa-ren Last som beløgt Kontrabande har vakt en Del Uro i Sverig, men da Østersøsesonen jo praktisk talt er forbi, berører Sagen ikke danske Dampere. Der blev bl. a. sidst sluttet som følger:

Øst en. Soyabonner Vladivostok/U. K. 38/, option Holland 42/6 December. Rismel Rangoon/lo danske Havne (4,800) 35/, pr. 15.—28. November. Fra Saigon til Marseille eller Bordeaux c. 36/ pr. November—December. — Bangkok/U. K. eller Kontinentet 35/ pr. December.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria/Hull 10/6 pr. November. — Erts 9/3 Benisaf/Middelsbro. f. t. (4,000), November. — Fra Huelva sluttedes til 8/9 Newport (1,600). »Tharsis termc og 8/ Swansea (1,550) f. d. — Salt Sicilien/Vestnorge c. 11/. Erts Bilbao/Cardiff blev gjort til 5/ (2,500).

Nordamerika. Havreladning 5/ pr. Qr. Baltimore/Genua (40,000 Qrs.) primo December. — Tungt Korn fra New York, Baltimore, Philadelphia etc. 4/9 Vestkyst U. K. (udsøgt Havn), 5/3 fransk Atlanterhavshavn, 5/9 Marseille eller St. Louis du Rhone, 6/9 à 7/3 Skandinavien, 7/ Montreal-Vestitalien, December. Kul Virginia 20/ Vestitalien (5,000), December. Bomuld fra Savannah etc. 57/6 à 60/ Liverpool eller Manchester. November—December. — Korn fra Golfen 6/3 én Havn, 6/4½ to franske eller spanske Middelhavshavne, 26. December—10. Januar. Paa »net form« fra Golfen (to Havne) 22/ til to Havne Mersey. November—December. For Oljekager fra Golfen 32/6 à 34/ Netto Charter for 2,000—3,000 Tons Baade pr. December, c. 30/ pr. Januar. Timecharter 6/9 à 7/ Dødvægt for enkelt Atlanterhavs Rundrejse, omkring 6/6 flere Rejser. Levering og Tilbagelevering U. K.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 27/ à 27/6 U. K., ingen Reduktion direkte Havn. Ladedato 15. December, 26/6 pr. Januar—Februar. Buenos Aires eller La Plata 26/9 U. K., ingen Reduktion direkte Havn. November—December. Havre fra Bahia Blanca 32/6 til London. December—Januar. Til Skandinavien ligger Raten omkring 40/ fra San Lorenzo Grænsen pr. Januar.

Østersøen. Süderhamn/Englands Østkyst 36/ D. B. B. (450), Sundsvall/Kings Lynn 40/ D. B. B. og Floorings (340), Sundsvall/Hull 35/ D. B. B. (974 n.), to Pladser Hernösand/Immingham 37/6 D. B. B. (700), Hernösand/London 40/ D. B. B. (450). Kortprops Göteborg/Østkyst Kulhavn 28/ à 30/ pr. Favn. For Sukker noteres Mk. 5½ à 6 for Smaabaade Stralsund—Kjøbenhavn.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth 9/ à 10/ Danmark, 12/ Stockholm, 13/ Gefle, 10/ Havre (1,700), 11/ à 11/3 Rouen (1,850), 10 Fecamp (700), 10/3 Rochefort (3,000), 11/3 Bordeaux (2,900). 18/ à 19/ Genua eller Savona etc., 14/ Marseille option Cete 14/6 (1,600), 16/ à 17/6 Port Said. Forthet 9/6 à 10/ Danmark, 12/ Stock-

holm, 10/6 à 11/ Rouen, 18/ à 19/ Genua etc. Fra Cardiff eller Newport 8/ Havre (2,400), 8/ Honfleur (1,600), 9/ à 9/6 Rouen, Fres. 11/ Bordeaux (3,350), 14/ à 15/ Algier, 15/ à 16/ Marseille, 10/6 Gibrallar, 15/ à 15/6 Genua eller Savona, 16/6 Port Said, 16/ Aleksandria (5,000), 14/6 à 15/ La Plata eller Buenos Aires og 18/ Pernambuco (4,000).

Skrevet den 24. November 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe foreligger der siden sidste Beretning ingen særlige Forandringer; det er nærmest kun Danmark, der har nogen Interesse, og som fra Provinserne jævnlig slutter nogle Skibe baade for Byg, Hvede og Kartofler. Der er sluttet fra sjællandske Havne til Jylland 20 Øre for Hvede og fra Lolland for Byg 19 Øre ligeledes til Jylland og 16 à 18 Øre til Kjøbenhavn. Kjøbenhavn blev alter ret fast og sluttede Hvede til Helsingborg, Landskrona 12 Øre, Vejle 18 Øre, Soyakager til Fyn og Vejle 20 Øre samt andre Oljekager til Stege 22 Øre, Fakse 16 Øre. I Begyndelsen af denne Uge synes det igen kendelig mattere; men da der er Varer nok, tør en Forandring heri maaske snarest ventes.

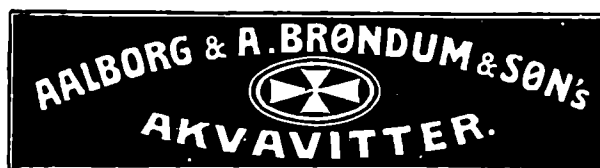
Havarier og Forlis.

Neptunus, Skonnert af Middelfart, kom paa Rejse fra Lübeck til Mariager med en Ladning Gipssten paa Grund ved Endelave, men kom med Assistance af Svitizers atter flot og fortsatte Rejsen, da kun Kølen havde faaet en lettere Skade.

Livingstone, svensk Skonnert, som i forrige Maaned strandede ved Mosede Klint, har afsluttet Kontrakt med Svitizers om Bjergning. Skibet, der var bestemt til West Hartlepool, skal losse Ladningen, der bestaar af Træ, i Lagtere.

Anna Caroline, Galease af Nykjøbing Mors, strandet paa Lindegrunden, maa nu betragtes som Vrag. Skibet var paa Rejse paa Nørresundby til Svanike med en Ladning Godningssalt. Besætningen reddede sig i Land i Skibets egen Baad.

Louis, Skonnert af Helsingborg, grundstød paa Hatterrevet, er kommet flot ved, at en Del af Ladningen, der bestod af Mursten, blev kastet over Bord.



Tuborg Øl
 og *Tuborg Mineralvande*
 kan paa Grund af deres ypperlige
 Kvalitet og store Holdbarhed særlig
 anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Toft Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Valborg, Jepsen, ank. Valencia 22./11. — Marie, Nielsen, ank. Hull 21./11. — Olga, Christensen, afg. London 21./11. til Esbjerg. — Nexos, Basse, afg. Methil 21./11. til Esbjerg. — Anna, Jessen, ank. Stockholm 20./11. — Nora, Jensen, afg. Stugsund 21./11. til Tarragona. — Ellen, Hansen, ank.

Wisbech 21./11. — Ulla, Hansen, ank. Eshbjerg 21./11. — Stella, Schiff, afg. Malmo 20./11. til Middlesbro. — Rigmor, Uldall, ank. Sharpness 20./11. — Laura, Thomsen, afg. Dartmouth 19./11. til Huelva. — Gerda, Rasmussen, afg. Middlesbro 20./11. til Halmstad. — Inger, Skou, ank. London 20./11. — Dagmar, Sørensen, ank. Fredericia 20./11. — Nancy, Pedersen, ank. Hudiksvall 23./11. — Johanne, Mikkelsen, ank. London 22./11. — Cito, Thoft, ank. Eshbjerg 20./11. Nordsoen, Nielsen, pass. Gibraltar 19./11. for London. — Karla, Nielsen, afg. Middlesbro 18./11. til Karlskrona. — Hebe, Gregersen, ank. Hull 17./11. — Fylla, Brinch, ank. Seaham 17./11. — Polly, Mathiasen, ank. London 17./11. — Bodil, Winslow, ank. Harlingen 17./11. — Yrsa, Larsen, ank. Granton 16./11.

Det ostasiatiske Kompagni. Transvaal pass. Gibraltar 22./11. udg. — Malakka ank. San Francisco 15./11. udg. — Jutlandia afg. Panama 23./11. udg. — Tongking ank. Suez 11./11. udg. — Tranquebar pass. Perim 15./11. udg. — Annam pass. Perim 18./11. udg. — Bandon ank. Singapore 21./11. udg. — Kina ank. Durban 22./11. udg. — Cathay ank. Coronel 17./11. udg. — Natal afg. St. Thomas 12./11. hjemg. — Samui ank. Aleksandria 20./11. hjemg. — Bintang afg. Wilmington 23./11. hjemg. — Arabien pass. Perim 22./11. hjemg. — Indien ank. Kjøbenhavn 15./11. — Siam pass. Gibraltar 20./11. hjemg. — Pionia pass. Gibraltar 23./11. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 14./11. hjemg. — Rhodesia afg. London 22./11. hjemg. Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 18./11. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Fredericia 20./11. til Methil. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Newcastle 18./11. til Pensacola. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Grimsby 18./11. — Russ. Petersen, afg. Ardrossan 16./11. til Galveston. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Mobile 31./10. til Korsør. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Helsingør 19./11. til Galveston. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Barry 12./11. til New Orleans. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Savannah 4./11. til Kjøbenhavn. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Ardrossan 7./11. til Galveston. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Galveston 20./11. til Kjøbenhavn. — Nawa, Dahl, afg. Savannah 13./11. til Aarhus.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Grimsby 17./11. — Anna Mærsk ank. Grangemouth 18./11. — Arnold Mærsk afg. West Hartlepool 18./11. — Chassie Mærsk afg. Blyth 20./11. — Eleonora Mærsk afg. Sydamerika 16./11. — Hulda Mærsk afg. Newport 20./11. — Laura Mærsk afg. Baltimore 7./11. — Lexa Mærsk afg. Korsør 20./11. — Peter Mærsk ank. Rouen 21./11. — Sally Mærsk ank. Galata 29./9.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Aarhus 27./10. til Baltimore. — Guldfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 31./10. til Baltimore. — Skinfaxe, Hemmingsen, ank. Aarhus 23./11. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Blyth 21./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 22./11. — Martha, Christensen, afg. Burntisland 18./11. — Elna, Rathje, ank. Tynen 21./11. — Theresæ, Pedersen, ank. Malmo 23./11.

— Harriet, Larsen, ank. Tyne Dock 21./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 16./11. — Simone, Olesen, afg. Lissabon 20./11. — Jeanne, Olsen, afg. Methil 20./11. — Vera, Riso, ank. Rouen 23./11. — Daisy, Jørgensen, afg. Dunston 21./11. — Anni, Leth, ank. Nizza 21./11. — Betty, Lagesen, ank. Tayport 23./11.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Gibraltar 8./11. for Galveston. — Nelly, Clausen, ank. Mantluots 13./11. — Lilly, Bang, afg. Sundsvall 21./11. til Cork. — Alexy, Sørensen, afg. Raumo 22./11. til Portsmouth. — Dagny, Clausen, afg. Liverpool 23./11. til Aalborg. — Mary, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 23./11. for Shoreham.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Burntisland 16./11. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Svendborg 18./11. — Peter Rom, Jørgensen, ank. Svendborg 21./11.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Kjøbenhavn 22./11. til Tynen. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 24./11. — Nordpol, Nielsen, afg. Norfolk 22./11. til Buenos Aires. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Methil 13./11. til Norfolk.

Æro. Energi, Jensen, ank. Granton 16./11. — Erindring, Nielsen, ank. Bandholm 17./11. — Enighedén, Jensen, ank. Methil 22./11. — Emanuel, Svane, ank. Aalborg 22./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Otto, Kling, ank. Marstal 17./11. — Ring Anderson, Hansen, ank. Holbæk 18./11. — Flora, Sørensen, ank. Søderham 19./11. — Venus, Hansen, ank. Thuro 20./11. — Minc, Jørgensen, ank. Frederikssund 20./11. — Hans Emil, Skov, ank. Holbæk 21./11. — Apollo, Nielsen, ank. Horten 22./11. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Thuro 22./11.

Æro. C. M. Petersen, Petersen, ank. Wismar 16./11. — Malfridur, Hansen, ank. Kjøbenhavns Frihavn 16./11. — Ocella, Clausen, ank. Setubal 16./11. — N. E. Schmidt, Rasmussen, er afg. New York til Gibraltar. — Harris, Harris, ank. Nykjøbing Sj. 16./11. — Thyra, Hansen, ank. Cardiff 17./11. — Niels, Christensen, ank. Lissabon 17./11. — Æro, Friis, ank. Eckernförde 17./11. — Christian, Fabricius, ank. Odense 17./11. — Signe, Hansen, ank. Svendborg 17./11. — Willi, Knudsen, ank. Leith 16./11. — Mars, Olsen, ank. Aalborg 17./11. — Acacia, Jensen, ank. Nakskov 19./11. — Adele, Weber, ank. Nakskov 19./11. — Christine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 17./11. — Mester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 16./11. — Adjutor, Kock, ank. Travemünde 20./11. — Iwerurie, Friis, ank. Mariager 21./11. — Laura, Jensen, afg. New Foundland 21./11. — Herkules, Bager, ank. Aarhus 22./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. November 1914. — Savnede Skibe i 1913. — Finanslovsforslaget 1915—1916. (Sluttet.) — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibesfetterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekondro-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1158, 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefon Nr.
Kristiansgade 19.	Kongelige Søassurance.	124, 1024 & 10124

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.
Holberggade 1, 1. Sal.	Copenure	42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefoner:
Holmens Kanal 24.	„Fourthcomp.“	Central 256 og 10766.

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.

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

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

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor. Telegr.-Adr. „Vollholm“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland), Skibsmægler & Stevedor. Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører, Kotka, Finland. Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningeplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harna, Söderhamn, Sundsvall, Hernäsand, Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redaresörening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc. — Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“ Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's BNF.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co. Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandetgade 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22. Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigviede Klædeløgere.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telt. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres. Pristilte sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og Speditør

Gent, Belgien.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

LANDMANDSBANKEN

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

Tlf. A. NYHOLM Tlf. 2159 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen „JØMSBORG“
AARHUS, vis å via Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freight“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,
PAUL ANKERSGADE 2.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf. 2014 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Købersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. All udføres hurtligt og solidt til moderate Priser.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

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

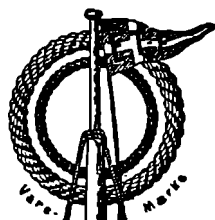
SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad
faas kun fra

Esbjerg
Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbessmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, 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.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en & to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 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. 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.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitielinie 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

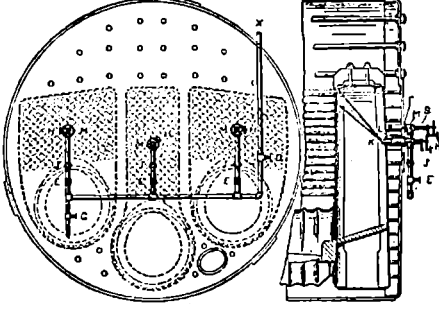
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. December 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røggaskammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttævirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1406
3063 — 3073

D. D. P. A.'s
Motorpetroleum
er
den bedste i Verden.

Soder aldrig Motoren til.
Absolut eksplosionsikker.
Betydelig mere Kraftudvikling end anden Petroleum og Motorolie.
Kan anvendes til alle Slags Motorer.
Bør og skal derfor udelukkende anvendes af enhver Motorejer.

NB. For at være sikker paa at faa den **ægte Motorpetroleum**, bør Forbrugerne endelig passe, at Emballagen — saavel Tønder som Tank — er forsynet med det **lovbeskyttede Varemærke!**

D. D. P. A.
* * *
Det danske Petroleums Aktieselskab.

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.

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

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

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 Eff., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER HAM
etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULDMEAILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Kramtapaksler 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“.

Bugser- og Lægterrederi.

En i udmærket Gang værende Bugserforretning i en lille dansk Provinsby i stærk Opkomst er til Afstaaelse strax med Materiale og fleraarige afsluttede Kontrakter for 20,000 Kroner hvoraf muligen 5 à 6000 Kroner kan blive nogen Tid i første Prioritet.

Billet mrk. 1000 bedes indlagt paa dette Blads Kontor.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus for befarende Sømand, Kokke og Begyndere fra 1. Novbr., som sædvanlig 35 Kr. maanedlig. Nærmere ved Henvendelse.

VILH. RASCH,
Forstander.

Bjørch-Jensen & Co.

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

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. O. S.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Sejl- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{3/8}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET PRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

Auktion

over

en ladning asfalt.

Lørdag den 12. december d. a. kl. 12 middag blir efter forlangende av A/S Shakespeares korrespondent skibsreder C. A. Larsen ved overretssagfører I. M. Hvostet i henhold til sjøfartens § 157 jfr. § 828, offentlig auktion avholdt paa Kragersørens skriverkontor over den barkskib Shakespeare beliggende paa Kragersø havn iværende ladning av asfalt.

Auktionskonditionerne erfares ved henvendelse til rekvirenten.

Kragersørens skriverkontor,
Norge, den 24. november 1914.

Godske Nielsen.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

SKF

For at lette Ombytningen af de gamle Glide- og Ringsmøreløjer med **S. K. F.** Kuglelejer under Julestandsningen, har vi foretaget

En betydelig Prisnedsættelse

paa Støbegodset til vore,

SKF Transmissions-Kuglelejer.

Forlang Prislister og Tilbud.

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 3. December 1914.

Det norske Veritas 1864—1914. Fra Det norske Veritas, der i Aar har virket i 50 Aar, har vi modtaget et interessant og smukt udstyret Mindeskrift, der gør Rede for Klassifikationsselskabets Oprettelse og Virksomhed i den lange Aarrække og bringer en Mængde Portrætter af Selskabets Stiftere, Repræsentantskabsformænd, faste Komité i 1914, de tre Direktører Selskabet har haft i de 50 Aar, først Admiral N. I h l e n, dernæst Kommandørkaptajn M ø r c h og nu Ingeniør Dr. Sc. J. B r u h n, der er en danskfødt Mand, samt Repræsentantskaberne i 1877—1889 og 1904.

Mindeskripten deler sig i fire Afsnit, hvoraf det første giver en historisk Oversigt over Klassifikationsselskabets Hensigt og Virkemaade, dets Oprettelse i 1864, dets Grundlæggere, Love og Organisation, Besigtigelsesmænd og Besigtigelsesstationer, samt den norske Handelsflaades Udvikling fra 1864 til 1914 m. m. Om Handelsflaaden hedder det bl. a.: Da det norske Veritas blev grundlagt, havde den norske Handelsflaade kun en Størrelse af lidt over en halv Milion Tons, og den bestod saa godt som udelukkende af Træsejlskibe. I 1914 er Flaadens Størrelse vokset til næsten det femdobbelte, nemlig til 2,174 Skibe, paa over 100 Tons, med tilsammen 2,451,311 Tons. (Af disse er 1,443 Skibe med 1,487,285 Tons klassificeret i Det norske Veritas) og Flaaden bestaar nu for den langt overvejende Del af Staaldampere. Værdiforøgelsen er saaledes overordentlig stor.

Fra 1875 er den Tonnage af Træsejlskibe, som aarlig er blevet bygget til Det norske Veritas' Klasse, stadig gaaet ned med stor Hurtighed. I Aarene 1887 til 1891 var der lidt Forandring i dette Forhold, men senere er Tonnagen af den Slags Skibe uafbrudt gaaet ned, saaledes at det nu er helt forbi med Bygningen af Træsejlskibe. Trædampskibe er i mindre Udstrækning blevet bygget til Det norske Veritas' Klasse i Løbet af Aarene, men de bliver nu kun bygget som mindre Skibe til Fiskeri eller lignende Øjemed. I dette Afsnit gives tillige en Oversigt over Udviklingen af Det norske Veritas' Bygnings- og Klassifikationsregler. Udviklingen af dets Skibsregister og dets Stilling og Anerkendelse m. m.

Anden Afdeling indeholder Fortegnelse af Det norske Veritas' Medlemmer, de med det samarbejdende Foreninger og Selskabers Repræsentanter, dets Direktion og øvrige Funktionærer i Løbet af de svundne 50 Aar, medens tredje Afdeling omfatter de samme Medlemmer for Aaret 1914.

Fjerde Afdeling bestaar udelukkende af et stort Antal Tabeller og Plancher, der giver en Mængde interessante, statistiske Oplysninger om Norges Handelsflaade, om Skibenes Gennemsnitsstørrelse, om Handelsflaadens Del af Verdenstonnagen, om Norges, Sveriges og Danmarks og en Del fremmede Staters Handelsflaader, og om Tonnage bygget til Det norske Veritas' Klasse i Ind- og Udlandet m. m.

Mindeskripten giver en klar Oversigt over Klassifikationsselskabets Udvikling og betydelige Vækst i Aarenes Løb, og bringer mange Oplysninger af betydelig Interesse.

Vi har modtaget følgende:

Dampskibet Hollands Forlis. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 47 af 19. f. M. skriver Bladets Korrespondent under Mærket —h. om S/S. »Hollands Forlis ved Højen og Forsøgene paa at hjerpe Skibet.

Da denne Artikel paa flere Punkter er misvisende og vildledende, vil jeg tillade mig at oplyse, at da Svitzers Dampner »Ægir« kom til Strandingsstedet ved Middagstid, var det fint Vejr og ingen Sø, jeg havde da godt Haab om at faa Skibet af Grunden uden yderligere Hjælp. Da Fiskerne blev afskediget og Svitzers antaget Kl. c. 2,30 Eftm., var Vejret stadig moderat og Vinden Sønden for Vest. Jeg tvivler om, at Resultatet vilde være blevet bedre ved »Ægir«s Hjælp, om den var bleven antaget

straks ved Ankomsten ved Middagstid, men paa den Tid Fiskerne blev antaget, nemlig om Morgenen ved 8 à 9 Tiden, var det jo ikke paa Forhaand muligt at vide, hvornaar Svitzers vilde komme til Stede, og selvfølgelig kunde det kun være i alle Parters Interesse at antage den først tilbudte Hjælp, især da der var godt Haab om ved Fiskernes Hjælp at faa Skibet af Grunden. At have antaget Svitzers lige i det Øjeblik Selskabets Skib viste sig vilde vel næppe have været korrekt, uden det først havde vist sig, om de trufne Foranstaltninger havde frugtet, saa meget mere som Vejret stadig var fint og Vinden moderat.

H. P o u l s e n.
Tidligere Forer af S/S. »Holland«.

Stødt paa en Mine. London, 1. December. Den danske Dampner »Mary«, tilhørende Dampskibsselskabet »Dania«, Esbjerg, er den 29. f. M. paa Rejse fra Esbjerg til Grimsby i Nordsoen stødt paa en Mine og sunket. Besætningen, der bestod af 14 Mand, gik om Bord i to Baade, hvoraf den ene med 7 Mand, deriblandt Kaptajnen, blev optaget af Wilson-Dampneren »Juno«. De er den næste Dag bleven landsat i Grimsby. Der er hverken hørt eller set noget til den anden Baad.

I Følge et til Esbjerg indløbet Telegram fra Kaptajn Sørensen paa Dampneren »Mary« var foruden Kaptajnen følgende i den Baad, der indkom til Grimsby: 1. Maskinmester Steenberg, Rønne, 2. Maskinmester Rasmussen, Matros Niels Hansen, Letmatros Poul Pedersen og Messedrengen Einar Jørgensen, alle af Kjøbenhavn, samt Fyrbøder J. P. Stabell, Stilling St.

Den savnede Del af Besætningen er 1. Styrmand B. V. M. Hansen, Sønderho, 2. Styrmand H. J. Bogø, Thurø, Hovmester Sørensen, Kjøbenhavn, Matros Nielson, Brantevik, Letmatros Førsberg, Gesle, Fyrbøder Guttorm Pedersen, Arendal, og Fyrbøder J. V. Andersen, Kjøbenhavn.

(Ritz. Bur.)

Krigen. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Gesandt i London er det kun tilladt neutrale Udlændinge at gaa i Land i følgende britiske Havne.

Aberdeen, Dundee, Newcastle-upon-Tyne, West Hartlepool, Hull, Folkestone, Falmouth, Southampton, Bristol, Holyhead, Liverpool, Glasgow, Dublin.

I London er det kun tilladt neutrale Udlændinge at gaa i Land i Kilbury Dok.

Tilladelse til at gaa i Land i andre Havne kan dog eventuelt opnaas ved Henvendelse ad officiel Vej gennem Udenrigsministeriet, undtagen for Havnene Grimsby, Lieth, Harwich og Methil. Ligeledes kan Tilladelse eventuelt opnaas til at gaa i Land i andre Dokker i London end den ovennævnte.

Danske Sejlskibe kan nu gaa Nord om Skotland. Udenrigsministeriet meddeler: I Henhold til telegrafisk Indberetning fra den kgl. Gesandt i London tillades det nu Sejlskibe at passere udenom St. Kilda, anløbe Færoerne og derpaa sætte Kurs for den norske Kyst.

En svensk Amerika-Linie. Gøteborg, den 30. November. Rederiaktiebolaget Sverig—Nordamerika har i Dag konstitueret sig ved et Møde her. Aktiekapitalen sættes lavest til 8 Mill. Kr. og højest til 24 Mill. Kr. Aktieselskabet skal have sit Sæde i Gøteborg.

Konsulatvæsnet. Den 26. Oktober har Udenrigsministeriet ansat Stadtrat R. Maas af Elbing som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Konsulat i Danzig.

Den 23. November er ulønnet dansk Konsul i Port of Spain paa Trinidad Wm. Holler, efter Ansøgning blevet afskediget i Naade fra det af ham beklædte Embede.

Sejladser paa Archangel. I Følge et Telegram fra Mr. J. Schmidt i Archangel til The Baltic and White Sea Conference, hersker der nu Tøvejr der, og Isforholdene er bedre. Endnu en mindre Isbryder er afgaaet fra Canada til Archangel for otte Dage siden.

Skoleskibet »Viking« er den 25. f. M. afsejlet fra Trapani til Bergen. Alt vel om Bord.

Dødsfald. En i Søfartskredse kendt Mand, Kaptajn H. Lindholm-Kurtzhals, er den 30. f. M. afgaaet ved Døden, c. 50 Aar gammel.

Den Afdøde, der havde haft Ansættelse i Kongostaten i c. 8 Aar, blev senere Fører af Dampskibet »Toto«, der tilhører »De danske Sukkerfabriker«.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 100/1913, afsagt den 18. Marts 1914. Rederiet for 3m. Skonnert »Fanny« mod Rederiet for Dp. »Luna«. Medens den tremastede Skonnert »Fanny« af Svendborg den 6. September 1913 laa for Anker paa Københavns Yderred mellem Trekroner og Mellemfortet, blev den Kl. c. 9 Aften paasejlet af Dp. »Luna« af Bergen, der kom Syd fra paa Rejse fra St. Petersborg til Grangemouth med Lods om Bord. Vejret var klart, »Luna« gik med langsom Fart i nord- eller nord nord østlig Retning. Ledefyret paa Prøvestenen var slukket, og »Luna«s Lods var derfor gaaet ind mellem Ankerliggerne i Sejløbets vestlige Side. Her laa »Fanny« opankret med Stævnen i østlig Retning og i Nærheden af en stor, det dansk-russiske Dampskibsselskab tilhørende, Damp, som Lodsens tidligere havde set, og hvis Plads han derfor kendte.

»Luna« styrede henimod denne Damp, og man blev slet ikke opmærksom paa »Fanny«, før efter at man i passende Afstand fra Damperen havde givet Bagbord Ror for at vige til Side for den. Medens »Luna« var under Drejning, saa Lodsens i »Luna«s umiddelbare Nærhed Skaret af en Lampe fra »Fanny«s Kabytsskylight og straks efter skimtede han Fartøjets Omrids i Mørket. Roret paa »Luna« blev lagt haardt Bagbord, og samtidig blev der slaet fuld Kraft frem, for at Drejningen skulde foregaa hurtigere, men Sammenstødet fandt desuagtet Sted med den Virkning, at »Fanny« mistede Spryd og Klyverbom, og at ogsaa »Luna« tog en Del Skade.

Under nærværende Sag søger Citanterne de Indstævnte til Betaling af den Citanterne tilføjede Skade, som de har opgjort til ialt Kr. 2.657.54 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, subsidiært mod Betaling af et mindre Beløb.

Det er givet, at Sammenstødet ene skyldes den Omstændighed, at »Fanny«s Lanterner ikke i rette Tid er bleven set fra »Luna«. Fra de Indstævntes Side er det blevet gjort gældende, at »Fanny«s Lanterner paa Sam-

menstødstiden enten ikke kan have brændt klart eller maa have været skjult af en eller anden Genstand paa »Fanny«, saa at de ikke har kunnet ses i den Retning, hvorfra »Luna« kom. Lodsbaaden, der 5—6 Minutter efter Kollisionen kom op imod »Fanny« med omtrent samme Kurs som den, »Luna« kort forinden havde haft, saa ligeledes dennes Skrog før Lanterneren, som først opdagedes, da man var c. 1/2 Skibslængde fra Fanny.

Under de afgivne Søforklaringer er der imidlertid Intel fremkommet, der kunde tyde paa, at »Fanny«s Lanterner, af hvilke den forreste maa antages at have været anbragt tæt op ad Fokkestaget i en passende Højde over Rælingen og den agterste paa Rorhuset c. 2 Fod over Hækken, ikke har brændt fuldstændig klart. Saavel fra »Luna« som senere fra Lodsbaaden saas Lanterneren i Fokkestaget efter at man havde passeret »Fanny«, og der er ikke fra nogen Side hævdet, at den da ikke saas ganske klart. Den paagældende Lanterne er senere undersøgt og har vist sig at være i Overensstemmelse med de gældende Anordninger. Det kan ikke antages, at der har været noget, der har forhindret, at »Fanny«s Lanterner kunde ses fra den Retning, hvorfra »Luna« kom. Den sandsynligste Forklaring synes at være, at man saavel fra »Luna« som senere fra Lodsbaaden har taget »Fanny«s Lys for Lys paa den store, bagved liggende Damp.

Som Sagen saaledes foreligger, kan Retten ikke andet end lægge hele Skylden for Sammenstødet paa »Luna«, hvis Rederi derfor vil have at betale den derved opstaede Skade.

Mod enkelte Poster i Citanternes Erstatningspaastand har de Indstævnte fremsat en Række Indsigelser.

De har saaledes nægtet at betale et Beløb af 200 Kr., som »Fanny« har betalt for Indbugsering til Inderreden efter Kollisionen, idet de hævder, at dette Beløb er langt større end den normale Betaling for en saadan Bugsering. Efter det herom under Sagen oplyste findes der at maatte gives de Indstævnte Medhold heri, saaledes, at de kun dømmes til at betale et mindre Beløb, der kan bestemmes til 20 Kr.

Reparationsregningerne vedrørende Skib, Sejl og Tovværk, til samlet Beløb Kr. 1.211.86, findes i det hele at maatte anerkendes. De Indstævnte fordrer et Fradrag dels for Værdiforskellen mellem gammelt og nyt Materiale, dels for Værdien af det kasserede Materiale, navnlig Sejl og Tovværk. Efter det foreliggende kan det neppe antages, at de foretagne Reparationer i synderlig Grad har forøget Skibets Værdi udover, hvad den var for Sammenstødet, men der ses ikke at være taget Hensyn til Værdien af det kasserede Materiale, og den fornævnte Sum findes derfor at burde nedsættes med et Beløb, der skønsmæssig vil kunne sættes til 50 Kr., Erstatningen for Reparationsudgifter vil derfor være at nedsætte til Kr. 1.161.86.

Udgifterne ved Skonsforretningen, hvis Resultat har været ret misvisende, vil være at nedsætte med Betalingen for det sidste Møde 40 Kr.

Efter Omstændighederne vil et Beløb af 30 Kr., som Dækning for Kaptajnens Smaaudgifter under Opholdet være at anerkende, medens der ikke findes Grund til særlig at beregne et yderligere Beløb af 18 Kr. for Udgifter til Befordring og Telefon.

Den for Tidstabs forlangte Erstatning vil efter Omstændighederne være at beregne paa Grundlag af 10 i Stedet for 11 Dage og følgelig være at nedsætte fra Kr. 476.19 til Kr. 432.90.

Naar Citanterne endelig særskilt har forlangt 2 pCt. Rente af de af dem udlagte Beløb, eller Kr. 52.14, savner denne Paastand enhver Hjemmel.

Specificationens øvrige Poster vil være at anerkende med de af Citanterne opførte Beløb.

Ialt vil der saaledes være at tilkende Citanterne Kr. 2.274.11 med Renter som paastaat.

Sagens Omkostninger vil efter Omstændighederne være at opheve.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Frankrig:

- R 845 De l'anse de Vauville au cap Lévi.
R 3678 D'Alger à la frontière du Maroc.
R 5094 De Boulogne à la frontière de Belgique.
R 5164 De Belle-Ile à l'île d'Yeu.
N 976 Table des Marées de l'Océan Indien pour l'an 1915.
N 977 Table des Marées de l'Océan Atlantique pour l'an 1915.

Tyskland:

- N 618 Atlantischer Ocean, Westküste von Spanien: Muros- und Noya-Bucht.
1 : 42 000.
N 174 Ostsee, Russische Küste: Botten-See von den Süd-Kvarken bis Björneborg.
1 : 200 000.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt. Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, saar disse i Parentes, saarimod Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsviide er anført for en Gjeløjde af 5 Meter. Høider og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2329. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nexø. Havnebassin atter aaben.
Nexø N.-lige Havnebassin er atter aabnet for Trafikken. 55° 03³/₄' N.
15° 08³/₄' E.
(Havne-Lods Side 122.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2²/₁₀₀₇. København 1914.)

2330. Sverrig. Lägerholmen. Fyr atter tændt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 48/1187. Stockholm 1914.)
Lägerholmen Fyr holdes tændt indtil videre. 55° 57' 55" N. 14° 28' 20" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63²/₂₁₂₂. København 1914.)

2331. Sverrig. Ronneby Indløb. Fyr atter tændt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 48/1187. Stockholm 1914.)
Gästeten Fyr og de til Ronneby hørende Fyr (*Sazemara* ydre og indre, *Semvit* ydre og indre, *Ytre Stekö*, *Aspan*, *Gjöholm*, *Sandviken*, *Ronneby södra* og *norra*) samt *Dansö nabb* Lystønde holdes indtil videre. Gästeten Fyr: 56° 07' 20" N.
15° 13' 40" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63²/₂₁₂₂. København 1914.)

2332. Finland. Bottniske Bugt. Raumo. Oplysning.
Udenrigsministeriet meddeleer, at Raumo indtil videre er lukket for al Skibs-
fart til Havne, der ligger sydligere end *Stockholm*. Indløbet til Raumo: 61° 12' N.
21° 20' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet
Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2333. Sverrig. Sundet. Vikon. Fyr atter tændt.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 48/1191. Stockholm 1914.)
Vikon Fyr holdes tændt indtil videre. 56° 08' 42" N. 12° 34' 26" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2334. Danmark. Kattegat. Læso-NW.-Rov. Fyr i Uorden.
Læso-NW.-Rov Fyr er i Uorden. Det vil snarest blive bragt i Orden igen.
57° 17' 38" N. 10° 46' 01" E.

2335. Sverrig. Kattegat. Marstrand. Fyr forandret.
⁽¹⁾Underrettelser för sjöfarande" Nr. 48/1192. Stockholm 1914.)
Marstrand Fyr viser nu Tre-Lyn hver 9 s. Lysvinklene og Flammens Højde er uforandret. Hvidt Fyrhus paa en Solkel. 57° 53' 35" N. 11° 34' 41" E.
(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Løds Side 241.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2176. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

2336. Norge. Bergen. Bestemmelser vedrørende Besejling.
Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet har det norske Forsvarsdepartement truffet følgende Bestemmelser vedrørende Indsejlingen til *Bergen* Krigshavn:

I den mørke Del af Døgnet — efterat Fyrene er tændt — tilstedes ingen Fartøjer Adgang til Krigshavnen.
Kun Ruteskibe, som paa Forhaand har indhentet Tilladelse fra Chefen for *Bergen's* Forsvar, maa i Mørke staa ind i Krigshavnen. Disse Fartøjer skal staa gennem *Lerosen*, hvis de kommer S. fra, og gennem *Hjellefjorden*, hvis de kommer N. fra. Alle andre Løb er spærrede, saalænge det er mørkt.

Fartøjerne skal stoppe paa følgende Steder:

1. I *Lerosen* tværs af *Lerosen* Fyr, 60° 13' 40" N. 5° 10' 45" E.
2. I *Hjellefjorden* tværs af *Kabones* Fyr, 60° 26' 05" N. 5° 01' 20" E. (Under Uvejrtværs af *Nordre Brakholmen* Fyr, 60° 24' 15" N. 5° 06' 10" E.).

Fartøjerne skal tilkalde Vagtskibet ved gentagne Stød med Dampfløjen. Vagtskibet vil derpaa for hvert enkelt Tilfælde give Fartøjet special Tilladelse til at sejle videre, og melde dette til Fæstningen.

Forinden saadan Tilladelse er givet og indmeldt til Fæstningen, maa Fartøjerne ikke indpassere. I modsat Fald udsætter de sig for at blive beskudt.

Rutegaaende Fjordskibe kan ved special Henvendelse til Chefen for *Bergen's* Forsvar faa Tilladelse til at benytte enkelte andre Løb, naar dette er absolut nødvendig af lokale eller andre Hensyn.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/2317. København 1914.)

vandskaad. Opstigende Luft- og Oliebobler, der viser sig paa Vandets Overflade, tyder ogsaa paa et saadant Ulykkesulfælde. Hylsteret, hvorfra Flammen kommer, og eventuelle Bøjer er fastgjort med en Line til Undervandsbaaden.

Saadanne Iagttagelser maa hurtigst mulig meddeles Ledsgeskibet, det nærmeste Krigsskib eller Marinenyindighederne.

2360. Rio de la Plata. Punta del Indio Løb. Lystønder udlagt.

⁽¹⁾Nachrichten für Seefahrer" Nr. 63/3192. Berlin 1914.)

I *Punta del Indio* Løb er der udlagt følgende Lystønder: 1) En sort Lystønde *V 17*, der viser hvidt Et-Lyn, paa 35° 02' 40" S. 57° 09' 40" W. 2) En rød Lystønde *V 18*, der viser rødt Et-Lyn, 500 m NE. for *V 17*.

Der skal udlægges 2 Lystønder, *V 19* og *V 20*. Lystønderne *V 17* og *V 18* vil muligvis da blive flyttet.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/2204. København 1911.)

2361. Argentina. San Blas. Punta Segunda Barranca. Oplysning om Fyr.

⁽¹⁾Nachrichten für Seefahrer" Nr. 66/3258. Berlin 1914.)

Punta Segunda Barranca Fyr er et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 10 s. Flammens Højde: 39 m. Synsvide: 16 Sm. 40° 46' 35" S. 62° 16' 27" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1123. København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2362. Italien W.-Kyst. Livorno. Fyr tændt. Lystønde inddraget.

⁽¹⁾Avvisi ai Naviganti" Nr. 441/917. Genova 1914.)

Paa Yderenden af Arbejdsstedet ved *Marzocco* Dæmningen paa Bagbords Side af det N-lige Indløb til Havnen er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 3 Sm. Fyrhus paa en isoleret Blok 1425 m 226° (misv. SW. t. W.) fra *Torre del Marzocco*. Dæmningen er c. 90 m fra Fyret. Lystønden, der laa ved Arbejdsstedet er inddraget. *Livorno*: 43° 33' N. 10° 17' 1/4" E.

2363. Rusland. Kortsch-Jonikale Stræde. Vagtskib og Fyrskib flyttet.

⁽¹⁾Notice to Mariners" Nr. 1769. London 1914.)

1. Vagtskibet er flyttet c. 5 Sm SW. efter; det ligger nu tæt ved Enden af *Ala Burna Spit*, 45° 19' 1/4" N. 36° 30' 1/4" E.

2. *Tuzla* Fyrskib er flyttet c. 4 1/2 Sm S. efter; det ligger nu 8.3 Sm 171° (misv. S. 7/8 E.) fra *Pendolski Point*. 45° 09' 1/2" N. 36° 28' 1/4" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/883. København 1914.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

2364. England. Forskellige Oplysninger om Sejlads i Atlanterhavet og Nord-søen samt om neutrale Udlændinges Landsættelse i britiske Havne.

Udenrigsministeriet meddeler følgende *britiske* Bestemmelser:

1. Det tillades nu Sejlskibe at passere uden om *St. Kilda*, anløbe *Færøerne* og derpaa sætte Kurs paa den *norske* Kyst.

2. Det er kun tilladt neutrale Udlændinge at gaa i Land i følgende *britiske* Havne: *Aberdeen, Dundee, Newcastle-upon-Tyne, West-Hartlepool, Hull, Folkestone, Fal-mouth, Southampton, Bristol, Holyhead, Liverpool, Glasgow og Dublin*.
I *London* er det kun tilladt at gaa i Land i *Tilbury* Dok.

Tilladelse til at gaa i Land i andre Havne kan dog eventuelt opnaas ved Henvendelse ad officiel Vej gennem Udenrigsministeriet undtagen for Havnene *Grimsby, Leith, Harwich og Meltham*. Ligeledes kan Tilladelse eventuelt opnaas til at gaa i Land i andre Dokker i *London* end den ovennævnte.

Der paahviler Skibsførere Pligt til ved Indløb i eller Afgang fra *britisk* Havn

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynslovens hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorle Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for November 1914. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

2337. Sverrig. Gotland E.-Kyst. Slite. Belysning forandret.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 48/1185. Stockholm 1914.)

Følgende Fyr er tændte:

Lyset er:
I. *Magö* Fyr. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr, der viser Tre-Lyn hver 9 s.

1. grønt i Pejlinger fra 107° til 263° (uforstærket fra 112° til 242°);

2. hvidt i — - 263° - 70°;

3. rødt i — - 70° - 107°.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt, 7 Sm for grønt og 2 Sm for uforstærket grønt Lys. Lineapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrtaarn. 57° 40' 52" N. 18° 51' 40" E.

II. *Grundet* Fyr. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 340° til 3°;

2. hvidt i — - 3° - 19°;

3. rødt i — - 19° - 33°;

4. grønt i — - 33° - 143°;

5. hvidt i — - 143° - 163°;

6. rødt i — - 163° - 170°.

Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Lineapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus paa Fundament. 57° 41' 52" N. 18° 50' 25" E.

Enkolmen hvide og røde Fyr er slukket. 57° 41' 51" N. 18° 49' 45" E.

(Kort Nr. 205.)
„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1568. København 1914.)

(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3728. Washington 1914.)
Paa Enden af Grunden, der strækker sig S. efter fra *Clay Island*, er tændt et hvidt, fast Fyr. Fyrbaaen i c. 2 m Vand. 38° 13' 06" N. 75° 56' 42" W.
Clay Island Shoal Tønde I er inddraget.

2353. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Patuxent Floden.

Petersons Pynt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3654. Washington 1914.)

Ud for *Petersons* Pynt er tændt et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Rød Fyrbaaen i c. 2 m Vand paa S.-Enden af Grunden: 38° 23' 00" N. 76° 30' 22" W.

2354. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads.

Sewall Point Spit. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3656. Washington 1914.)

Sewall Point Spit Fyr er forandret til at vise rødt Lys. I øvrigt uforandret. 36° 58' 59" N. 76° 18' 36" W.

2355. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Inner Middle Ground. Fyr tændt. Tønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3659. Washington 1914.)

Paa SE.-Enden af *Inner Middle Ground Shoal* er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Rød og sort Fyrbaaen i c. 3 m Vand. 35° 14' 30" N. 76° 18' 05" W.

2356. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Oplysning om Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3660. Washington 1914.)

Skonnerten *Frederick W. Day* ligger 12,36 Sm 117° (misv. SE. t. E. ½ E.) fra *Charleston* Fyr. Mindste Dybde over Vraget er 8,2 m. Lys- og Klokketønden ligger i c. 14 m Vand c. 80 m SE. t. E. for Vraget. 32° 35' 58" N. 79° 39' 55" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 62/2111. København 1914.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2357. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt og Mississippi Sund. Pass aux Herons. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3662 og 45/3736. Washington 1914.)

Pass aux Herons Channel røde, faste Fyr 6 og 8 er tændt. Fyr 6 staaer 1½ Sm 249° (misv. SW. t. W. ¾ W.) fra Fyr 4 og Fyr 8 staaer 1½ Sm 249° (misv. SW. t. W. ¾ W.) fra Fyr 6. *Mobile* Pynt: 30° 13½' N. 88° 01½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 69/2284. København 1914.)

2358. St. Domingo (Haïti) S.-Kyst. St. Domingo Havn. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1743. London 1914.)

Fyret paa *Fort San José* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 0,6 s., Mørke 5,4 s., Flammens Højde: 34 m. Synsvidde: 15 Sm. 18° 28' N. 69° 53' W.

2359. Brasilien. Øvelser med Undervandsbaade.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 60/3257. Berlin 1914.)

Brasilianske Undervandsbaade, som afholder Dykningsøvelser, ledsages af et Skib eller Fartøj, der paa et synligt Sted fører et rødt Flag. For at undgaa Sammenstød med neddykkede Undervandsbaade, bør man holde omhyggelig Udkig og holde sig godt klar af Ledsgeskibets Kurs. Kommer man i Nærheden af Ledsgeskibet, bør man mindske Fart. Observerer man en tydelig, klar Flamme ledsaget af hvid Røg, og denne ikke hidrører fra en Tornado eller en *Patauthais* *chaïra*, skal der straks en *faucille* tændes.

Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2338. Danmark. Sundet. Københavns Red. Løttelser i Bestemmelser om

Lodstrang for Smaafartøjer.

Tilsvarende Løttelser i Bestemmelserne om Lodstrang paa *Københavns* Red, som ifølge „E. t. S.“ Nr. 19/1881 af 1ste September d. A. er tilstaaet lokale Smaafartøjer, Fiskerbaade o. lign. med Dybgaende under 2 m ved Sejlads indenfor *Københavns* Reds Omraade, gives alle *danske* Smaafartøjer, Fiskerbaade o. lign. med et Dybgaende af indtil $\frac{2}{3}$ m under Sejlads mellem *København* og *Taarbæk-Rev*, saaledes at alle saadanne Fartøjer om Dagen er fritagne for at tage Lods under Sejlads paa *Københavns* Red mellem *København* og *Taarbæk-Rev*, men de skal i saa Tilfælde holde sig saa klos under *Sjælland's* Kyst, som Dybgaendet tillader. Der skal saa vidt mulig sejles paa lige Kurs, og naar Krydsning ikke kan undgaaes, maa denne kun finde Sted inde paa Landgrunden og i ethvert Fald ikke i større Afstand fra Land end $\frac{1}{2}$ Sm. Under Sejladsen skal Nationsflaget føres.

Hvis Fartøjerne ikke holder sig disse Anvisninger efterrettelig, vil de tilstaaede Lømpelser blive ophævede.

Taarbæk-Rev: 55° 47' N. 12° 37' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2339. Sverrig. Kattegat. Tyllö-Grund WNW. Skær fundet.

Udenrigsministeret meddeler et Skær med 2,6 m Vand er fundet c. 320 m WNW. for *Tyllö-Grund*. Skæret ligger i 14 à 16 m Vand. *Tyllö-Grund*: 56° 38', 4 N. 12° 42', 5 E. (Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods Side 252.)

2340. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa *Haarevlen* 3,5 m, i *Gauseholm-Løb* 2,3 m, i *Swineholm-Løb* 1,2 m, i *Sællundeholm-Løb* 2,4 m, i *Kobberø-Løb* 2,8 m. Der er saaledes for Tiden 2,4 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2341. Holland. Scheide. Terneuzen. Vrag borttaget.

(„Notitie aan Zeevarenden“ Nr. 285/2669. „Gravenhage“ 1914.)

Sejlfartøjet, der var sunket i *Terneuzen* E.-lige Havn, er borttaget. 51° 20', 5 N. 3° 49', 6 E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/ææø. København 1914.)

2342. Frankrig. Calais. Lystønde udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 47/208. Rochefort 1914.)

Den sorte Spiritønde *Riden de Calais* Nr. 6 er ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys. Lystønden ligger 900 m i Retning 41° (misv. NE. $\frac{7}{8}$ E.) fra Tøndens oprindelige Plads. 51° 00' 58" N. 1° 49' 41" E. (Kort Nr. 180.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2343. Frankrig. Le Havre. Vrag.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 47/207. Rochefort 1914.)

Damperen *Duchesse de Guiche* er sunket 4000 m 244° (misv. W. t. S.) fra Fyret *Digue Nord*. Naar Vejrforholdene tillader det, vil Vraget uden nærmere Bekendtgørelse blive afmærket med: 1) En grøn Spiritønde 50 m ENE. for Vraget. 2) En grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys, 50 m WSW. for Vraget. Vraget: 49° 28' 16" N. 0°

Taaesgnalet fra *Dawn Rock* Fyrskib er nu Et-Knald hver 3 m. 51° 42', 4' N. 8° 15', 2' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/ææø. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2345. Afrika. Kamerun. Afmærkning midlertidig forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 381/165. Rochefort 1914.)

Afmærkningen i Indløbet til *Kamerun* Floden er forandret som følger: a) Anduvningstønden eksisterer ikke mere. b) Følgende Tønder er udlagt midlertidig: 1) En rød Spidstønde paa 3° 46' 24" N. 9° 24' 15" E. 2) En alstumpet, rød Spidstønde paa 3° 49' 42" N. 9° 25' 47" E. 3) En rød Spidstønde paa 3° 52' 18" N. 9° 28' 15" E. Tønderne skal holdes om Skyrbord for Indgaende. Man anker efter Dybden, idet man bestemmer sin Plads ved Pejling af *Suelaba* Fyr, hvis Yderende er gjort kendelig ved store afbarkede Træer. c) Øen *Kulé-Kulé* kan kun observeres af lokal kendte Folk.

2346. Afrika. Kongofloden. Moanda og French Point (Banana). Fyr slukkede.

Udenrigsministeret meddeler, at *Moanda* Fyr, 5° 56' S. 12° 20' E., og *French Point* Fyr paa W.-Siden af Indløbet til *Banana Creek*, 6° 01' S. 12° 24' E., er blevne slukkede.

2347. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Fort Scammel Point. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3642. Washington 1914.)

Paa et sort Stangbaake paa Skæret ud for *Fort Scammel Point* er tændt et hvidt Lysfy, der viser Et-Lyn hver 5 s. 43° 38' 58" N. 70° 12' 52" W.

2348. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3644. Washington 1914.)

Vraget af Skonnerten *Alma E. A. Holmes* er sunket c. 7 $\frac{1}{2}$ Sm NNE. for *Greenes* Fyr. En Lystønde, der viser rødt, fast Lys er udlagt i 40 m Vand c. 50 m ESE. for Vraget. 42° 27' 27" N. 70° 45' 37" W.

2349. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Main Channel. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3645 og 45/3721. Washington 1914.)

Fiskerskonneren *Annie Perry* er sunket i c. 13 m Vand omtrent midt imellem sort Stumpønde Nr. 3 ud for *Allerton* Fyr og *Boston* Fyr, 1923/4 (misv. SW t. S. $\frac{5}{8}$ S.) fra *Greenes* Fyr og 96 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Narrows* Fyr. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys er udlagt c. 25 m ENE. for Vraget. *Greenes* Fyr: 42° 21' 55" N. 70° 52' 11" W.

2350. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Slue. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3647 og 3648. Washington 1914.)

1. Damperen *H. F. Dimock* med 5,4 m Dybgaende har rørt Grunden i Indløbet til *Pollock Rip Slue*, omtrent 120 m WNW. for *Pollock Rip Slue* Klokketønde.

2. Damperen *Grecian* med 5,1 m Dybgaende har rørt Grunden i *Pollock Rip Slue*, omtrent 200 m NE. for Tønde 2. *Pollock Rip Slue* Fyrskib: 41° 36 $\frac{3}{4}$ ' N. 69° 53 $\frac{3}{4}$ ' W.

2351. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Mattituck. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3651. Washington 1914.)

Paa Yderenden af den W.-lige Havneomle ved *Mattituck* er tændt et hvidt, fast Lys. Mattituck Fyr: 41° 00' 53" N. 72° 33' 41" W.

Statskassens Ret forbeholdes i Anledning af at en under Sagen fremlagt Garantierklæring af 7. September 1913 ikke er stemplet. I øvrigt foreligger ingen Stempel-overtrædelse.

Valparaiso.

Fra Navigationslærer Th. P. Funder, der er paa Tøgt med Skoleskibet »Viking«, har vi modtaget følgende:

Valparaiso (33° 1' 50" S. og 4° 56' 34" V.)* ligger ved en halvkredsformet c. 3 Sømil bred Bugt, som mod Nord er aaben ud mod Stillehavet. Mod Vest, Syd og Øst er Bugten omgivet af Bjerge med Højder fra 300 til 470 Meter. Mellem Højderne og Strandbredden findes et fladt Terræn, der indsnævres mod Vest, hvor Højderne falder stejlt af mod Havet, medens det længere mod Øst breder sig 1 à 2 Kilometer ind i Landet. Byen ligger dels paa dette Terræn, dels paa de mange fritstaaende stejle Højder og op ad Bjergskraaningerne. Terrænet i Byen er derfor meget kuperet og til Brug for Samfærdslen findes ikke mindre end 20 Elevatorer »Ascensore«, med hvilke man for 10 Cents (7¾ Øre), den almindelige Sporvejs-takst, i et Øjeblik hæves 30 til 60 Meter i Vejret. Særlig om Aftenen tager Byen sig, set fra Reden, ypperlig ud med sine Tusinder af Lys, der giver Bjergene en vis Lighed med megetlig straalende Juletræer.

Valparaiso har lige saa lidt som de andre chilenske Kystbyer nogen egentlig Havn. Der findes ud for Toldboden en med Kraner forsynet Mole, hvor højst to større Dampskibe kan lægge til, men med Anker ude baade for og agter. Ellers maa Skibene ankre paa Reden i Dybder mellem 20 og 30 Favne. Skibene ligger svinebundne med to Ankre for og to agter. De fleste Selskaber, som har Dampskibsfart paa Valparaiso, har deres egne Fortøjningsbojer. Holdebunden er ikke særlig god, blødt Mudder. I Vintermaanederne fra Juni til August hujmsøges Reden undertiden af voldsomme Storme »temporales de viento Norte«, mod hvilke den aabne Bugt ikke yder nogen som helst Beskyttelse. Disse Vinde har gjort Valparaisos Red berygtet og givet Anledning til at betegne den som »en Kirkegaard for Skibe og Kapitaler«. Der ligger paa Reden en Vager, som bærer Navnet Arequipa. Paa det Sted, hvor den ligger, kæntrade og sank i Juni 1903 den 6.000 Tons store Passagerdamper »Arequipa« under en »temporal«. Ved samme Lejlighed forliste to større Sejlskibe, og den paa Moler, Kraner m. m. anrettede Skade vurderedes til 4 Millioner Pesos**). Ved den sidste »temporal« i Juli 1913 sank 25 Lægtene, og 2 Slæbedampere forliste. Desuden anrettedes der megen Skade paa Moler og flere Partøjer. Naar en saadan »temporal« sætter ind, kaster Damperne deres Fortøjninger og staar til Søs. I Almindelighed er »temporal«-ens Varighed en Dags Tid.

Den bedste Tid for et Sejlskib at gøre Land paa er tidlig Morgen, da det ofte op ad Dagen blæser op fra Syd med voldsomme Byger, der kommer ned fra Bjergene med fint klart Vejr. Under disse Forhold er det umuligt for et Skib at naa sin Ankerplads, og det staar i Fare for at drive til Søs. Vel er der ret kraftige Slæbebaade, men de gaar ikke ret langt ud. Skibe, der kommer Syd fra, træffer ofte i kort Afstand fra Kysten ret haarde sydlige og sydøstlige Vinde, medens der samtidig over selve Bugten staar helt flove, nordlige Vinde.

Efter Solnedgang er det forbudt private Baade at færdes paa Bugten, hvor al Trafik mellem Skibene og Land besørjes af særlige Politibaade. Skibsbaade kan dog indhente særlig Tilladelse til at færdes mellem Skib

og Land. Retssikkerheden er det daarlig bevendt med, og det er forekommet, at Folk fra Land har sneget sig om Bord ved Nattetid, uskadeliggjort ja endog dræbt Vagtmænd og derefter er begyndt at losse af Ladningen eller paa anden Maade røvet og plyndret i Skibet.

Der har i de senere Aar været udarbejdet forskellige Projekter til en Havn, og man arbejder nu med et af Regeringen godkendt Projekt, efter hvilket Udgifterne vil beløbe sig til 33 Mill. Pesos. Havnen skulde staa færdig i 1918, men det er den almindelige Mening, at det vil vare en Del længere, ligesom man heller ikke venter, at Havnen vil bringe Skibsfarten særlige Fordele.

Der er tvungen Lods, og Lodsafgiften er 3 Cents pr. Reg.-Ton Netto. For Mooring og Løsgøring af Mooring betales ialt 8 Penny pr. Ton. Udlejning af et Anker koster ½ Penny og for at løfte de to Mooringankre betales 1 Penny pr. Ton. Lejen af Mooringankrene er 1 Guinea pr. Døgn. Af andre Udgifter skal nævnes Fyr- og Hospitalsafgifter, som betalles af »Viking« med 1,275 Pesos og 20 Cents. Drikkevand, som kommer fra en Sø oppe i Bjergene, er ikke særlig godt og koster 3 Pesos pr. Ton Vand. Det bør koges forinden det benyttes som Drikkevand.

Der findes i Valparaiso et Skibs- og Maskinværft, som kan paatage sig alle forefaldende Reparationer. Til Værftet hører to Flydedokke. De er bygget af Træ, og den største af dem kan løfte en Dødvægt paa 4.000 Tons: den er 300 »feet« lang og har en indvendig Bredder paa 50 »feet«. Hele denne Virksomhed ledes af Danske. Direktøren er den forhenværende danske Generalkonsul, Skibsfører Georg Schrøder, som trods sine 85 Aar er en livlig og interesseret Mand. Underdirektøren er den p. t. fungerende danske Konsul, Ingeniør Aage Krarup, som nyder stor Anseelse i Skibsfartskredse. Til Værftet er knyttet en dansk Maskinmester og adskillige danske Haandværkere. Den nuværende danske Generalkonsul, Øjenlæge Dr. Thierry, er for Tiden i Danmark. I Calera, en mindre By inde i Landet, c. 67 Kilometer fra Valparaiso, findes en Cementfabrik »El Melon«, der er bygget af det bekendte Firma F. L. Schmidt i Kjøbenhavn. Direktøren er Ingeniør P. H. Ipsen, ligeledes fra Kjøbenhavn. Til Fabriken, som beskæftiger c. 300 Arbejdere, er der knyttet to danske Ingeniører og en Del danske Haandværkere. Til Calera udføres fra Danmark over Hamburg og Valparaiso Maskindele for over 50.000 Pesos aarlig. En af Cheferne i det store Handelsbus Wessel & Duval i Valparaiso, Hr. Harry Wessel, er en Neve af Wessel i Magasin du Nord i Kjøbenhavn. Hr. Wessel er Bestyrelsesmedlem i Selskabet *Compañia Súd Americana de vapores*, som har antaget en Del yngre danske Styrmand. Hr. Wessel udtalte overfor mig, at Selskabet gennemgaaende var meget tilfreds med Danskerne, og at de fleste af dem sikkert vilde avancere hurtigt. De Styrmand, jeg selv har haft Lejlighed til at tale med, syntes ogsaa ret tilfredse med Forholdene. Disse er dog for Tiden langt fra særlig stabile, og Chilenerne ser ikke med venlige Øjne paa den danske Invasion, som de arbejder paa at lægge Hindringer i Vejen. Det maa meget anbefales vore unge Styrmand at betænke sig to Gange før de ombytter deres Stillinger indenfor dansk Skibsfart med tilsvarende Stillinger i Chile. Man bør ikke lade sig lokke af den tilsyneladende høje Hyre, da Opholdet navnlig for Folk med Familie er meget dyrere end hjemme. Arbejdet er strængt og som yngre Officer har man kun sjælden Lejlighed til at komme i Land. Man bør ogsaa helst kunne noget Spansk*).

Følgende Oplysninger om Priser paa forskellige Ting kan mulig være af Interesse. Ophold i et almindeligt godt Pensionat koster 200 til 300 Pesos (10 £) om Maaned. For et jævnt møbleret Værelse uden Kost betales

*) Masten paa Kadetskolen, hvorfra Tidssignalet gives.

***) Hvor ikke andet nævnes, forstaas med 1 Peso, 1 Peso i Guld à 100 Cents = 18 Pennys. 1 £ = 25 Pesos.

*) Nærmere Oplysninger om Forholdene kan bl. a. faas ved at skrive til Styrmand A. Johannesen, Adr.: Danske Konsulat, Valparaiso.

80 til 100 Pesos (3½ £). Restaurationspriserne er gennemgaaende dobbelt saa dyre som hjemme. En almindelig god Cigar faas ikke under 1 Peso (75 Øre). Hovmesteren om Bord i »Viking« maa for almindeligt Suppekød betale 1 Peso og 50 Cents (1 Kr. 20 Øre) og for Flæsk 2 Pesos og 80 Cents (2 Kr. 10 Øre), alt pr. Kilo-gram. 1 Liter tynd Mælk koster ½ Peso (38 Øre). En Familie i Land maa rimeligvis betale en Del højere Priser. En almindelig Tjenestepige faar mellem 35—70 Pesos pr. Maaned (26—52 Kr.).

Det første europæiske Skib ankom til Bugten ved Valparaiso i 1536 i stærkt havareret Tilstand. Skibet, som hed Santjaguillo var det mindste og eneste Skib af en Flaade, der naaede i Havn, medens de andre Skibe strandede. Flaaden var afsendt fra Callao af Diego de Almagro, Pizarros Vaabenfælle, som samtidig i Spidsen for en stor Hær fra Peru drog mod Syd. Navnet Valparaiso skal skyldes en spansk Hærfører Juan de Saavedra, som opkaldte den efter sin Fødeby, og som var den første, der fra det indre Land trængte frem til Kysten. Navnet blev senere bekræftet af Almagro, og beledgende for hine Tidens Navigation kom man til det Resultat, at Bugten maatte ligge paa 47° Bredde ikke langt fra Magellanstrædet. Denne Fejltagelse gav iøvrigt Anledning til at adskillige Forsøg paa at naa ned til Magellanstrædet mislykkedes. Først i 1578 blev Magellanstrædet gennemsejlet fra Vest til Øst af en Skibsfører i Francis Drakes Flaade, Kaptajn Winter. Byen blev grundlagt i 1544 af Pedro de Valdivia og i 1789 under O'Higgins Regentskab fik den Statsrettigheder. O'Higgins, der opnaaede den for en Udlænding sjældne Værdighed af den spanske Konge at blive udnævnt til Regent i Chile, var Irlænder af Fødsel og omtales som en af Landets bedste Regenter. Det var den verdslige Magt, som havde givet Staden Navnet Valparaiso: Gejstligheden kaldte den San Antonio de Puerto Claro, et Navn som godkendtes af Byens første Magistrat, men ikke desto mindre nu er gaaet helt i Glemmebogen. Kun Navnet »El Puerto« benyttes endnu om den gamle By.

Byen har adskillige Gange været hjemsoget af voldsomme Jordrystelser. Jordskælvel i 1906, hvor en stor Del af Byen ødelagdes og flere Tusinde Mennesker omkom, er i frisk Minde, og Sporene af denne uhyggelige Begivenhed er endnu ikke udslettet. Den ny By, som har rejst sig, udmærker sig fremfor den gamle med sine krogede snævre Gyder, ved brede Gader i hvis Midte Folk under Jordrystelser ikke er udsat for at faa Mure og Sten ned over sig. De ny store Huse er bygget af Jernbeton og de mindre af Bølgeblik og Træ. Mindre Jordrystelser forekommer jævnligt. Under »Viking«s Ophold har der været flere, og et enkelt af dem var endda ret kraftigt og kunde tydelig mærkes om Bord. Valparaiso, som er Havnestad for Chiles Hovedstad Santjago (c. 400,000 Indb.), staar i Forbindelse med denne ved en 187 Kilometer lang Jernbane, og er nu den betydeligste Havnestad paa Vestkysten. Indbyggerantallet var i 1820 5,000; i 1860 70,000; i 1900 130,000 og i 1913 c. 200,000.

I nedenstaaende Tabel er Antallet af ind- og udgaaende Skibe angivet samt de tilsvarende Reg.-Tons Netto i Tusinder.

Aar	Dampskibe		Sejlskibe	
	Antal	Tusinder af Tons	Antal	Tusinder af Tons
1880....	899	667	1,396	748
1900....	1,609	2,278	442	504
1912....	2,293	4,653	245	278

Som det vil ses er Sejlskibsfarten, som i 1880 var repræsenteret ved en større Tonnage end Dampskibsfarten, i stærk Tilbagegang og udgør nu kun c. 6 pCt. af den samlede Skibsfart. Indførslen til Valparaiso omfatter navnlig: Kul, Stykgods, Træ, Sukker, Jern og Staalvarer, Maskindele og Cement. Udførslen, som i Perioden 1896

—1900 kun udgjorde 20 pCt. af Indførslen, omfatter navnlig Korn, Mineralier, Stykgods, Kul og Kreaturer.

Omstaaende Tabeller viser Antallet af Skibe og den tilsvarende Reg.-Tonn. Netto i Tusinder, som i 1912 ankom til og afgik fra Chiles c. 60 Kystbyer.

Ankomne Skibe:

Fra	fremmede Lande	» Chile	Total	Reg.-T. Nett.
	Dampere 5,093	Sejlskibe 579	14,805	15,071
	Dampere 8,630	Sejlskibe 503		9,946
				397
				26,476

Afgaaende Skibe:

Til	fremmede Lande	» Chile	Total	Reg.-T. Nett.
	Dampere 4,548	Sejlskibe 498	14,898	13,387
	Dampere 9,282	Sejlskibe 570		12,024
				511
				26,848

Nedenstaaende Tabel viser Skibsfarten i 1912 fra og til Udlandet for Byer, hvor den ind- og udgaaende Reg.-Tonn. Netto, tilsammen var over 1 Million.

	Antal Skibe		Antal Tusinder Tons	
	Damp	Sejl	Damp	Sejl
Arica	835	5	2,594	4
Iquique	748	229	2,370	434
Antofagasta	957	150	3,012	247
Taltal	489	80	1,558	150
Coquimbo	635	28	2,020	48
Valparaiso	1,048	96	3,230	147
Talcahuano	742	29	2,406	51
Coronel	704	108	2,178	289
Corral	336	1	1,090	2
Punta Arenas	851	25	1,811	2

I Kystfarten møder Coronel, hvorfra der udføres en stor Mængde Kul, med den største ind- og udgaaede Tonnage. I 1912 produceredes i Chile 1,334,407 Tons Kul, hvoraf der udførtes 263,072 Tons, medens Salpeterudførslen beløb sig til 2,493,082 Tons.

Af de Nationer, som i 1912 drev Skibsfart paa Chile staar England højest med noget over 22 Millioner Tons, derefter kommer Tyskland med omtrent 18 Millioner Tons. Frankrig og Norge har deltaget med godt 1 Million Tons hver, Japan, som udelukkende møder med Dampskibe, har c. 450,000 Tons, Danmark 40,000 Tons og Sverige 20,000 Tons. De Forenede Stater i Nordamerika har deltaget med 160,000 Tons og Chile selv har deltaget med 12 Millioner Tons, af hvilke c. 10 Millioner har været i Kystfart. (Det maa erindres, at det samme Skib kan komme til at figurere flere Gange efter Antallet af Havne, det indkommer til og afgaar fra.)

Chiles Handelsflaade talte i 1901: 136 Skibe med 67,935 Reg.-Tons Netto og i 1911 149 Skibe med 83,070 Reg.-Tons Netto.

Jeg kan ikke slutte denne Beretning uden at omtale den store Venlighed, som de danske Familier i Valparaiso udviste mod Elever og Officerer om Bord i »Viking« under dens Ophold paa Reden.

Valparaiso, i April 1914.

T. H. P. Funder.

Fragtmarkedet.

Der er ikke store Forandringer at konstatere i Ugens Løb. Markederne ligger overalt meget fast, særlig de amerikanske, og der er i mange Tilfælde betall ganske ekceptionelt fine Fragter. Januar Baade fra Staterne

synes nærmest knappe, og der er et stort Begær efter saadanne, baade for Korn, Bomuld, Oljekager, Stykgods, Trae etc. Til Skandinavien kan faaes 42/6 à 45/ fra River Plate. Kulfrakterne er meget faste og høje i alle Retninger. Der blev bl. a. sidst betalt:

Østen. Soyabønner Vladivostok 38/9 én, 39/9 to Havne U. K., prompt. Rismel Manila 47/6 Liverpool, December. Ris Kohsichang 35/ U. K., December; Saigon 36/ Marseille, 15.—31. December. Erts Bombay 20,6 Middlebro (6,500), meget prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 11/ udsøgt Havn U. K., primo December. Salt Tunis eller Trapani/Norge 14/ à 14/6, December. Erts c. 9/6 Huelva/Bristol, December, 5/9 Bilbao/Glasgow (3,000), 6/6 Middlebro (3,500).

Nordamerika. For Havreladning fra New York etc. 4/3 à 4/6 pr. Qr. til nordfransk Havn, tungt Korn 5/9 Genua eller Marseille, 7/3 Basis én Havn Skandinavien pr. December, 7/ pr. Januar. Paa net form fra Savannah etc. 30/ til Rotterdam, 31/ à 32/6 Skandinavien pr. December—Januar, c. 34/ fra Golfen. Bomuld Galveston 62/6 à 65/ Liverpool, Midten af December. Tungt Korn fra Golfen 6/3 Algier, December—Januar, 5/ Vestkysten, 5/1½ Østkysten af U. K., 5/10½ à 6/ fransk Atlanterhavshavn, 6/3 Marseille eller Vestitalien, 8/ Norge, December—Januar. Timecharter 6/6 à 6/9 Dødvægt én, to eller tre Rundtrips, Levering og Tilbagelevering U. K.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen c. 30/ U. K. December—Januar c. 40/ Basis én Havn Danmark eller Sydsverig. 1.—25. Januar, 45/ à 50/ Rotterdam eller Amsterdam, Januar. Buenos Aires eller La Plata 29/6 U. K., c. 37/6 Skandinavien, Januar. For Havre fra Bahia Blanca 37/6 U. K. udsøgt Havn, ingen Reduktion direkte Havn, Januar. Rosario 30/ U. K., ingen Reduktion direkte Havn, 15. December—15. Januar.

Østersøen. Der findes nu saa at sige ingen Laster siden Tyskland ogsaa erklærede skaaren Last for Kontrabande. For Sukker noteres c. Mk. 5½ fra nordtysk Havn til Kjøbenhavn, Mk. 5¼ Stensalt Lübeck/Helsingborg, Mk. 29—30 pr. Std. Brædder Stockholm/Wismar.

Kulfrakterne. Fra Tyne eller Blyth 9/ à 10/ god dansk Havn, 11/ Dunkerque eller Rouen (1,900), 16/ Oran (3,000), 16/9 Marseille (3,500), 18/6 Trapani (1,400), 19/ Genua (2,300), 20/ Port Said (5,000), 13/6 Azorerne (1,400). Hull 11/9 Rouen (2,300), 13/ Gefle (1,300), 16/9 à 17/6 Genua etc. Fra Cardiff eller Newport 11/ à 11/6 Rouen, Fres. 15—16 Algier, 16—17 Marseille, c. 16/ Genua etc., 20/3 Venedig eller Ancona (3,800), 20/ Colombo (5,500), 11/6 Las Palmas (4,000), 17/6 Rio Janeiro (5,000—6,000), c. 16/ River Plate.

(Skrevet den 1. December 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er det kun stadig Danmark, som har nogen Interesse; fra Provinserne er det noget mindre livligt, bl. a. synes Sukkertrafikken at blive kendelig mindre; der sluttedes Byg Nakskov/Kjøbenhavn 19 Øre, Havre Kolding/Kjøbenhavn 21 Øre. Kjøbenhavn er flovere, men slutter dog en Del Tonnage, bl. a. Hvide til Odense 20 Øre, Horsens 20 Øre og Oljekager til Østjylland 20 Øre; fra nylig ankommen samt stærkt ventet Damper udbydes nogle Ladninger Bomuldsfrøkager, saaledes til Bornholm, Stege, Faxe samt til Limfjorden.

Fra Sø og Land.

Færø Navigationsskole. Eksamen for 3dje Termin d. A. sluttede den 26. f. M. Der var indstillet 2 Elever til Styrmandseksamenens 1ste Afdeling, hvilke begge bestod.

Til 2. Afdeling var indstillet 8 Elever, hvilke ligeledes alle bestod med et enestaaende smukt Resultat, idet endog flere fik fuld Karakter og Resten tæt op mod fuld Karakter.

En rask Somandsdaad. Det meddeles os fra Masnedo, at en ung Somand, Kornelius Larsen, ved en Lejlighed hvor hans Fader, Skipper J. Larsen af Vordingborg, fornylig har mistet Livet, paa en Rejse fra Svendborg til Kolding, ved at blive slaet over Bord af Storsejlsbommen paa sit Fartøj, er optraadt paa en saa uforfærdet og somandsmæssig Maade, at det fortjener Paaskønnelse.

Medens Faderen stod til Rors, skulde Sonnen under en halv Storm ret agter ind spile et af Forsejlene, da Bommen pludselig slog over, saaledes at Skodblokken ramte Skipperen og slog ham over Bord. Øjeblikkelig tvang den unge 18aarige Mand, der nu var ene om Bord, Røret i Lae, kastede alle Faldene los, firede Sejlene til Dæks, løb Fartøjet i Vinden og satte Jollen i Vandet i den krappe Sø. Det lykkedes ham et Øjeblik efter at faa Faderen hjerget ind i Jollen, men denne var da desværre allerede afgaaet ved Døden som Følge af Slaget fra Skodblokken. Efter 10 Minutters Forløb var den raske Somand igen om Bord, hvor han satte Nødflag og derved tilkaldte nogle Fiskere, der hjalp ham Fartøjet ind i Lyn Havn og senere udtalte deres Bøndring over den unge Mands Snarraadighed og kvikke Manøvrer.

Folketallet i Danmark den 1ste Juli 1914 kan paa Grundlag af Oplysningerne om Fodsler, Dødsfald og Udvandring anslaaes til 2,859,000, hvilket er 29,000 mere end 1ste Juli 1913. Stigningen udgør 1,03 pCt., den laveste aarlige Stigning der er konstateret siden 1895. Grunden hertil er i første Række den, at Fødslernes Antal i 1913 var meget lavt, over to Tusinde lavere end i det foregaaende Aar; men desuden var den oversøiske Udvandring i 1913 noget over det normale.

(Statistiske Efterretninger.)

Et gammelt Forlis ved Kap Horn. I Nærheden af Kap Horn har man sidste Efteraar i en Bugt fundet Sejlskibet »Marlborough« af Glasgow, som i 1890 forsvandt paa en Rejse fra Ny Zealand med frosset Faarekod. Der skal om Bord være fundet 20 Skeletter. Besætningen bestod af 33 Mand.

En mærkelig Fangst. En Trawler »Rosedah« fra Grimsby havde Juleaften 1913 et mærkeligt Tilfælde. En af Mandskabet fuldt over Bord mens Trawlen var ude. Trawlen blev øjeblikkelig hale ind og her fandt man den overbordfaldne Somand blandt Fiskene i Nettet. Der var endnu Liv i Manden, men han døde fire Timer senere, trods al Omhu fra hans Kammeraters Side.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved CHARLES HVILSOM,

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog.

Send Opgave.

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.

Vesterhavet. Nexos, Basse, pass. Flamborough 30./11. til London. — Norma, Degu, ank. Kjøbenhavn 30./11. — Fylla, Brinch, pass. Helsingør 29./11. for Karlshamn. — Stella, Schiff, pass. Helsingør 29./11. for Werkbæk. — Nordsoen, Nielsen, ank. London 28./11. — Ellen, Hansen, ank. West Hartlepool 28./11. — Yrsa, Larsen, afg. Esbjerg 29./11. til London. — Olga, Christensen, afg. Esbjerg 29./11. til London. — Karla, Nielsen, afg. Oscarshavn 28./11. til Raumo. — Rigmor, Uldall, ank. Liverpool 28./11. — Polly, Mathiasen, afg. London 28./11. til Horsens. — Hebe, Gregersen, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Anna, Jessen, ank. Gelle 28./11. — Ulla, Hansen, ank. Hull 27./11. — Gorda, Rasmussen, afg. Halmstad 27./11. til Methil. — Inger, Skou, afg. London 27./11. til Aarhus. — Thyra, Lund, afg. London 26./11. til Frederikshavn. — Cito, Thoft, ank. London 26./11. — Laura, Thomsen, ank. Huelva 26./11. — Bodil, Winslov, ank. London 26./11. — Marie, Nielsen, ank. Sunderland 26./11. — Dagmar, Sørensen, afg. Fredericia 24./11. til Methil. — Valborg, Jepsen, afg. Burriana 23./11. til Hull. — Nancy, Pedersen, ank. Hudiksvall 23./11. — Johanne, Mikkelsen, ank. London 23./11.

Det estasiatiske Kompagni. Arabien ank. Suez 27./11. hjemg. — Siam pass. Gibraltar 20./11. hjemg. — Fiona ank. London 29./11. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 29./11. — Natal ank. Queenstown 1./12. hjemg. — Rhodesia ank. Kjøbenhavn 29./11. — Bintang afg. Norfolk 25./11. hjemg. — Tongking ank. Suez 11./11. udg. — Bandon ank. Bangkok 29./11. udg. — Tranquebar afg. Colombo 27./11. udg. — Indien ank. Norresundby 26./11. udg. — Annam, pass. Perim 18./11. udg. — Transvaal afg. Genua 1./12. udg. — Malakka ank. Seattle 26./11. udg. — Cathay afg. Valparaiso 26./11. udg. — Jutlandia afg. Panama 23./11. udg. — St. Croix afg. Demerara 26./11. udg. — Samui ank. Alexandria 20./11. udg. — Kina ank. Beira 30./11. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Methil 24./11. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Newcastle 18./11. til Pensacola. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Grimsby 27./11. til Randers. — Russ, Petersen, afg. Ardrossan 16./11. til Galveston. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Korsør 1./12. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Newcastle 24./11. til Galveston. — Michael Outchoukoff, Harhoe, afg. Barry 12./11. til New Orleans. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Galveston 29./11. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Galveston 19./11. til Kjøbenhavn. — Newa, Dahl, afg. Savannah 13./11. til Aarhus.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Grimsby 24./11. — Anna Mærsk afg. Grangemouth 25./11. — Arnold Mærsk afg. West Hartlepool 18./11. — Chassie Mærsk ank. Korsør 24./11. — Eleonora Mærsk afg. Syd Amerika 16./11. — Hulda Mærsk afg. Newport 20./11. — Laura Mærsk afg. Baltimore 7./11. — Lexa Mærsk afg. Blyth 25./11. — Peter Mærsk ank. Rouen 21./11. — Sally Mærsk ank. Galata 29./9.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, ank. Baltimore 26./10. — Gullfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 31./10. til Baltimore. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Aarhus til Newcastle f. O. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Nyborg 27./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 22./11. — Martha, Christensen, ank. Nizza 25./11. — Elna, Rathje, afg. Tynen 26./11. — Therese, Pederson, afg. Bandholm 1./12. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 25./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Köpmanholmen 29./11. — Simone, Olesen, ank. Tynen 1./12. — Jeanne, Olsen, afg. Methil 20./11. — Vera, Risø, ank. Swansea 1./12. — Daisy, Jørgensen, afg. Dunston 21./11. — Annine, Leth, ank. Almeria 29./11. — Betty, Lagesen, ank. Tynen 29./11.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Gibraltar 8./11. for Galveston. — Nelly, Clausen, pass. Hammershus 1./12. for Kjøbenhavn. — Lilly, Bang, ank. Ystad 26./11. — Alexy, Sørensen, ank. Kjøge 26./11. — Dagny, Clausen, pass. Harwich 27./11. for Aalborg.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Næskov 27./11. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Burnt Island 25./11.

Brix Hansen & Co. John, Mathiesen, afg. Newcastle 28./11. til Masnedund. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 24./11. — Nordpol, Nielsen, afg. Norfolk 22./11. til Buenos Aires. — Fanny, Th. Nielsen, pass. Dover 16./11. p. R. t. Norfolk.

Era. Energi, Jensen, ank. Kolding 24./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Korsør 25./11. — Enigheden, Jensen, ank. Kalundborg 29./11. — Erindring, Nielsen, ank. Burnt Island 29./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Zampa, Wulff, ank. Süderhavn 26./11. — Jansen, Hansen, ank. Fowey 26./11. — Ellen Kirstine, Christensen, ank. Nykjøbing F. 25./11. — Union, Andersen, ank. Kalundborg 24./11. — Brita, Jensen, ank. Skive 22./11. — Cornwall, Petersen, ank. Aalborg 23./11. — Carl, Clemmensen, ank. Vejle 23./11. — Ragnhild, Wilde, ank. Guldborg 22./11. — I. M. Nielsen, Hansen, ank. Teignmouth 26./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./11. — Emilie, Rasmussen, ank. Lissabon 28./11. — Sophie, Hansen, ank. Dagelykke 30./11.

Era. Albertine, Madsen, ank. Odense 23./11. — Yrsa, Hansen, ank. Malaga 24./11. — Cocos er ank. Faaborg. — Duen, Hay, ank. Aarhus 24./11. — Solon, Eriksen, ank. Vejle 24./11. — Marstal, Hansen, ank. Bogense 24./11. — Ellen, Nielson, ank. Toygmouth 25./11. — Claudia, Aaberg, afg. Poole 24./11. til Savona. — Maren, Albertsen, ank. Pasages 25./11. — Emanuel, Kock, ank. Travomünde 25./11. — Cores, Bager, ank. Vejle 25./11. — Immanuel, Winther, ank. Liverpool 26./11. p. R. t. Langhorn. — N. Hansen, Albertsen, afg. Newfoundland 26./11. p. R. t. Tiguire. — Mester, Petersen, ank. Vejle 26./11. — Caroline, Madsen, ank. Kjøbenhavn 26./11. — Jørgen Olsen, Nielsen, ank. Swansea 27./11. — Marie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Acacia, Jensen, ank. Svendborg 27./11. — Fredensborg, Kisby, ank. Dakar 28./11. — Annes Minde, Friis, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Hansine, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Avance, Bager, ank. Nykjøbing F. 29./11. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Frederikshavn 29./11. — Nanna, Østermann, ank. Norresundby 28./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. December 1914. — So- og Handelsretsdom. — Valparaiso. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsmætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

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 4108.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/s

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: Kristianiagade 1^a. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 17124

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: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: CopenSura. Telefon-Nr. 48

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10766.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telefon. 206.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Højse- 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 Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbæltter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaleringslamper.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Härnäs, 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.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40.
CHR. JENSEN
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,
Telegr.: DAMSON. **Oskarshamn.** Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

RANDERS.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Velthola“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Forlang

overalt



Tlf. 2014. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbermed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvævede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telt. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbåde er altid i Saen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prielliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen
af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsqade 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 Progress“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5562.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Mejeriet

Pasteur

Odense,
Danmark.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. **Faaborg.** Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vesteraagade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibsbød af prima Kvalitet.
Bedste Bød. Største Rabat

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.



SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossespil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, København«, 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 or. 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.

A. WILSON, Kobbetsmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 8817 Ekspertlæger
8818 i Frihavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
{ 6886. København K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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
Sofartaafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Nora 2393.

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. D. S. og Industriforeningen.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

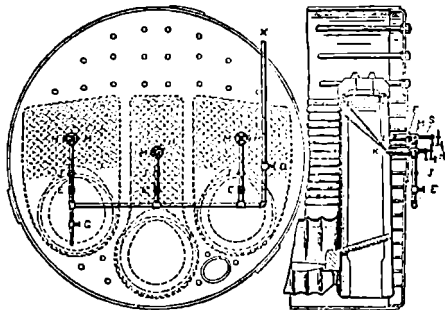
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. December 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Henser Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røggaskammeret, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

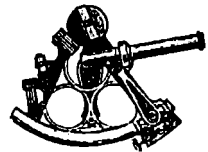
TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

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 18.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkere og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

• Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

KJØBENHAVN

Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 68.
Filialer i Provinser

Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank

Odense: Handelsbanken i Odense

Horsens: Banken for Horsens og Omegn

Randers: Handelsbanken i Randers

Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg

Rønne: Københavns Handelsbanks Filial i Rønne

Viborg: Handelsbanken i Viborg

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skræaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

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 Løger 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: **Skibskløsetter.**

Vilhelm A. Bang, *

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Skibshypotekbanken af Rotterdam.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
ansøger sig med alt til Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Remington,

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

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.

Dampskibsfører.

En dygtig Dampskibsfører, som kan præstere gode anbefalinger søges til en Nord-Østersødamper. Kapitalindsud ønskes. Billet nrk. 1632 modt. **Guldberg-Agerlins Burean, Nørrevold 10, Kjøbenhavn K.**

Bjorch-Jensen & Co.

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, Kjøbenhavn,
og
Chr. Schjærbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 123

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Blindslev, Vesteragade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Bugser- og Lægterrederi.

En i udmerket Gang værende Bugserforretning i en lille dansk Provinsby i stærk Opkomst er til Afstaaelse strax med Materiale og fleraarige afsluttede Kontrakter for 20,000 Kroner hvoraf muligen 5 à 6000 Kroner kan blive nogen Tid i første Prioritet.

Billet nrk 1000 bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frikhavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.
Telefon 97. Telegramadr.: „Neptun“.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Heden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wattans Bog „Know your own ship“.
Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blækstølterns Effng., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

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.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon
{ 8901.
{ 6886.

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

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.

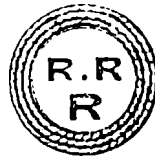
Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltrandsougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibslug og Elevatorer.



Frederikshavns Værit og Flydedok ^{1/2}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{1/2}

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS
BAGE
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 5. December d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Udkast til Skrivelse til Landsoverskatteraadet angaaende Spørgsmaalet om Beskatning af Rederi-Aktieselskaber. (3. Behandling). --- Indstilling vedtoges.
2. Skrivelse fra Handelsministeriet angaaende Spørgsmaalet om hos den russiske Regering at søge at opnaa Erstatning for Tilbageholdelse af danske Skibe i russiske og finske Havne under den nuværende Krig. (1. Behandling).
3. Skrivelse fra Samme med Tryksager vedrørende Panamakanalen — toges til Efterretning.
4. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med kgl. svensk Kundgørelse angaaende Ændring i Kundgørelse af 28. August d. A. om Minespæringer i visse svenske Farvande — toges til Efterretning.
5. Skrivelse fra Handelsministeriet med 6. Ændrings-tillæg til Reglement af 23. Februar 1911 for Trafiken paa Kaiser Wilhelm Kanalen — toges til Efterretning.
6. Skrivelse fra Samme med Beretning om Trafiken gennem Suezkanalen og Indtægterne af denne i Aaret 1913, sammenholdt med de to foregaaende Aar — toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 10. December 1914.

Handelsministeriet meddeler:

Sejladsen i den engelske Kanal. Fra det danske Gesandtskab i London er indløbet følgende Telegram:

Fra og med Solopgang den 10. d. M. kan i den engelske Kanal og The Downs, i Farvandet Øst for Linien Selsey Bill—Kap Barfleur og Syd for 51° 20' N. Bred., uden nærmere Varsel alle Fyrskibe og Bøjer blive inddraget eller flyttet. Fyr- og Lystønder blive slukket, og Taagesignaler blive ændret eller sat ud af Funktion.

Trinity House Lødsstationer vil fra det nævnte Tidspunkt blive oprettet paa de nedenauførte Pladser, og det tilraades meget indtrængende alle Handelsskibe at tage Løds, idet Navigeringen i det paagældende Farvand uden Lødhjælp vil være forbunden med overordentlig stor Fare.

- 1) St. Helens. Isle of Wight, hvor Skibe, kommende gennem Kanalen for østgaaende kan faa Løds, som kan lodse saa langt som til Great Yarmouth.
- 2) Great Yarmouth, hvor Skibe, kommende fra Nordsøen bestemt til den engelske Kanal, kan faa Løds, som kan lodse saa langt som til Isle of Wight.
- 3) Dover, hvor Skibe, kommende fra franske Kanalhavne, men ingen andre, kan faa Løds til Nordsøen.
- 4) Sunk Fyrskib, hvor Skibe, der gaar over Nordsøen mellem 51° 40' og 51° 54' N. Bred., men ingen andre, kan faa Løds til den engelske Kanal.
- 5) Løds kan ogsaa faas i London til den engelske Kanal eller Nordsøen.

Fiskeriberetning. Fra Fiskeriinspektoren har vi modtaget Fiskeriberetning for Aaret 1913, hvoraf det fremgaar, at Totaludbytte af Saltvandsfiskeriet for Aaret 1913 er opgjort til en Værdi af c. 17.515.200 Kr., imod c. 16.667.100 Kr. i Aaret 1912, hvilket giver c. 848.100 Kr. i Merudbytte for 1913.

I Følge Opgørelsen fordeler Merudbyttet sig saaledes: Vestkyst- og Nordsøfiskeriet c. 264.600 Kr., Farvandene indenfor Skagen c. 699.900 Kr., Fiskeriet i Ringkjøbing og

Nissum Fjord c. 52.000 Kr. og Limfjordsfiskeriet et Mindreudbytte af c. 78.400 Kr.

Tages som Middelværdi Gennemsnit af de foregaaende 5 Aars Udbytte, viser Aaret en Fremgang af c. 3.237.400 Kr. Værdien af Østersfiskeriet er ikke medregnet i denne Statistik. Der er i Sæsonen 1913—14 indbragt og solgt c. 4.167.000 Østers. Ej heller er i Statistikken medregnet Værdien af den Fisk, som forbruges af Fiskerne i deres Husholdninger og om Bord i Fartøjerne.

Fiskernes Antal er for 1913 opgjort til 17.697 imod 17.821 i 1912, og der har saaledes været en Afgang af 124 Personer.

Den samlede Fiskerflaade bestod mod Udgangen af 1913 af c. 15.489 Fartøjer og Baade, heraf havde 383 en Størrelse af 15 Tons Brutto og derover, 908 var mellem 15 og 5 Tons, medens Resten alle var under 5 Tons Brutto. Af Fartøjerne var 3.181 forsynet med Motor. Den samlede Værdi af dette Fartøjsmateriel androg c. 12.059.800 Kr. Værdien af Fiskeredskaber er opgjort til c. 8.751.800 Kr.

I Finansaaret 1913—14 er af Statslaanefondens Midler udbetalt 178.700 Kr. i direkte Laan til Fiskere til Anskaffelse af Fiskerfartøjer, og til Laaneforeninger for Fiskere er af samme Fond udlaant 32.000 Kr.

Den færøiske Fiskerflaade bestod ved Udgangen af 1913 af 133 Kultere, der tilsammen maalte c. 10.700 Reg.-Tons; endvidere fandtes der paa Øerne 175 Motorbaade og 1.357 Robaade, som udelukkende anvendes til Hjemmefiskeri.

Værdien af det færøiske Fiskeri er for 1913 opgjort til c. 2.474.300 Kr., imod c. 2.445.700 Kr. i 1912. Af det samlede Udbytte hidrører c. 1.828.600 Kr. fra Kutterfiskeriet, og Resten, c. 645.700 Kr. fra Baadfiskeriet. Værdien af den Fisk, som Fiskerne selv forbruger i deres Husholdninger, er ikke medregnet i Opgørelsen. Grindefangsten har i 1913 givet et Udbytte af 166 Grindehvaler. I 1912 dræbtes 667 og Aaret forud 1.650. Hvalfangst er drevet fra to Stationer, og Udbyttet har været ialt 136 Hvaler, imod 152 i 1912.

Værdien af de paa Faroerne hjemmehørende 175 Motorbaade er ansat til 606.100 Kr., og Værdien af Robaadene til 154.465 Kr., ialt for Baademateriellet c. 760.600 Kr. Værdien af Kutterne kendes ikke.

I 1913 er der anholdt 4 og advaret og afvist 18 fremmede Fiskerfartøjer, som drev Fiskeri paa dansk Soterritorium. Af de i Aarets Løb behandlede 30 Skadessager er 1 bortfalden, medens 4 henstaar uafgjort ved Aarets Udgang. De udbetalte Skadeserstatninger andrager c. 3.800 Kr. Der er i Aarets Løb foretaget Synsforretninger paa 682 Motorfartøjer og paa 2 Sejlfiskerfartøjer.

Redningsdamperne »Vestkysten« og »Vesterhavet« har i Aarets Løb været tilkaldt til Assistance for Kystfiskere 25 Gange, og der er ved disse Lejligheder ydet Hjælp til 26 Baadelag med 101 Mands Besætning, endvidere er der i mange andre Tilfælde ydet Hjælp til Fiskerfartøjer paa Grund af Motorhavarier, Grundstødninger, Isforhold og lignende.

En samlet Opgørelse over Udbyttet af det danske Ferskvandsfiskeri lader sig foreløbig ikke give med nogen større Nojagtighed. Med et rundt Tal kan man dog anslaa det til en aarlig Værdi af henimod 1 Million Kr.

Om den stedfundne Strandning af den norske Dampers »Nygaard« har vi faaet følgende Meddelelse, særlig vedrørende Besætningens Redning.

Skibet, der strandede den 25. November, Emd. Kl. 5, paa Nordsiden af Løbet gennem Barren udfor Graadyb, var paa Rejse fra Pensacola til Esbjerg o. fl. a. Byer med Oljekager. Det maaler 2.742 Netto Reg.-Tons og førtes af Kaplajn Lovdahl. Skibet tilhører E. Engelsen i Bergen og er kun 6 Aar gammelt.

Efter at flere mindre Dampere forgæves havde forsøgt at tage »Nygaard« af Grunden, indkom Løds-kutteren »Es-

bjerg« om Aftenen den 26. til Esbjerg og meldte, at Redningsbaadens Tilstedekomst var nødvendig. Redningsbaaden blev derfor hurtig gjort klar, og Kl. 11 om Aftenen gik den ud, slæbt af Fyrtransportskibet »Nordsøen«. Det blæste da haardt af S. V.

Da Redningsbaaden kom til Skibet, befandtes dette at staa meget roligt, men der var saa høj en Braadso, at det ansaas for i høj Grad risikabelt at foretage Redningsforsøg i det herskende Mørke. Redningsbaaden og »Nordsøen« gik derfor til Ankers i Læ af Skallingen, men ved Dagens Frembrud gik de ud til »Nygaard«, og Redningsbaaden indtog nu i to Ture 31 Mennesker fra dette Skib og bragte dem heldig om Bord i »Nordsøen«. Skibets Fører var dog ikke til at formaa til at forlade Skibet; og »Nordsøen« med Redningsbaaden paa Slæb stod da ind til Esbjerg med de reddede Folk.

Den paafølgende Dag var Vejret bedaget noget, og fem Mand af Besætningen gik da om Bord med Havnedamperen »Vildanden« for at bjerge deres Toj, men de bestemte sig til at blive om Bord, da Vind og Sø havde lagt sig. Skibets Kaptajn gik nu i Land med Sviters Bjærgningsdamper »Ægir«, som var kommen til Stede. Hen paa Eftermiddagen blæste det imidlertid op til en Storm af S. V., og der blev nu stor Fare for de ombordværende fem Mands Liv. Redningsbaaden blev derfor paany gjort klar og gik, slæbt af »Nordsøen« ud til »Nygaard«, hvorfra det den næste Morgen lykkedes at redde de fem Mand og heldig føre dem ind til Esbjerg. —h.

Damperen Nygaards Stranding, Esbjerg, 5. December. Den paa Graadyb-Barre strandede Damper »Nygaard« er i Dag sunket, uden at noget af dens Ladning, der bestod af 7.000 Tons Foderstoffer, var blevet hjergel. (Ritz. Bur.)

Store Skibsbestillinger. Kristiania, 2. December. Skibsreder Frederik Olsen har hos Burmeister & Wain i Kjøbenhavn bestilt 2 Dieselmotorskibe med en Lastevne paa 10.000 Tons hver. Den ene af disse Baade skal være færdig i Begyndelsen af 1916, den anden i Slutningen af 1916. Endvidere har Skibsreder Fritz S. Olsen bestilt en Baad af samme Størrelse hos Firmaet, den skal være færdig i Begyndelsen af 1916. Skibene skal anvendes i Firmaets planlagte Rute fra Norge til Vestkysten af Amerika, som startes i Februar kommende Aar. Den ny Rute vil komme til at anløbe de forskellige Pladser paa Pacifickysten helt op til Vancouver.

Endvidere har Frederik Olsen bestilt et Dieselmotorskib ved Åkers mekaniske Værksted i Kristiania paa 6.500 Tons DW. til sin Rute paa La Plata. Denne Baad skal være færdig Sommeren 1916. Disse Bestillinger drejer sig om et Beløb af 7 Millioner Kr.

Opfordring til danske Skibsførere. Paa Foranledning af Udenrigsministeriet opfordrer Handelsministeriet indtrængende Førerne af danske Skibe til i egen og Redernes Interesse straks ved Ankomst til britisk Havn at gøre sig bekendt med de der i Øjeblikket gældende Reglementer. Ukendskab til saadanne Reglementer kan medføre de alvorligste Følger.

Sejladsen paa Suez-Kanalen i 1913. I Aaret 1913 har tilsammen 56 danske Skibe med en Netto-tonnage af 171.848 Tons passeret Suez-Kanalen, imod 45 Skibe med en Netto-Tonnage af 138.552 Tons i 1912 og 41 Skibe med en Netto-Tonnage af 114.411 Tons i 1911.

Ialt passeredes Kanalen i 1913 af 5.085 Skibe med 20.033,884 Tons Netto under følgende Landes Flag:

England	2,951	Skibe med	12,052,484	Tons netto
Tyskland	778	—	3,952,287	—
Holland	342	—	1,287,354	—
Frankrig	256	—	927,787	—
Østerrig-Ungarn	246	—	845,830	—
Japan	68	—	343,732	—
Rusland	110	—	340,395	—
Italien	110	—	290,576	—
Danmark	56	—	171,848	—
Sverige	33	—	122,957	—
Norge	44	—	93,313	—
Spanien	26	—	75,643	—
Grækenland	17	—	54,560	—
Tyrkiet	23	—	41,648	—
Siam	7	—	17,677	—
Føreneede Stater	8	—	7,476	—
Persien	7	—	5,159	—
Kina	2	—	2,087	—
Portugal	1	—	871	—

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Lovforslagene om Nedlæggelse af Bogo Lodseri og Udskydelse af Lodslovens Revision var den 2. ds. til tredje Behandling i Landstinget.

De vedtoges enstemmigt og oversendtes til Folketinget.

Damperen Marys Undergang. Esbjerg, 4. December. Konsul Andresen i Esbjerg har i Følge »Esbjerg Avis« den 4. ds. fra den danske Konsul i Grimsby modtaget følgende Telegram: Svensk Sømand Ahrent Nilsson er den eneste Overlevende fra »Mary«s anden Baad og er indkommet til Grimsby. Samtidig telegraferer Kaptajn Sørensen, at de 8 reddede afrejser med »Nidaros« fra Grimsby til Aarhus. (Ritz. Bur.)

Passeret Vrag. Kaptajn A. N. Ankersen, D. F. D. S. Damper »Hebe«, rapporterer den 4. ds. pr. Telegram fra Aarhus, at han den 2. ds. Kl. 3½ Em paa 56° 53' N. Brd. 4° 45' Ø. Lgd. passerede en lodret Mastetop c. 8 Fod over Vandet.

Den ny Amerikalinie. Den første Damper paa den ny Rute mellem Kjøbenhavn og New York ankom i Følge »Politiken« den 4. ds. hertil, medbringende 2.600 Tons Hvede, 20.000 Sække Hvedemel og en Del Stykgods.

Konsulatvæsnet. Den 10. Oktober har Udenrigsministeriet ansat M. J. Lehmann af Seattle som ulønnet Vicekonsul dersteds under det kgl. Konsulat i San Francisco.

Sejladsen paa Archangel. Firmaet J. Schmidt i Archangel telegraferer den 8. ds. til The Baltic and White Sea Conference: Vedvarende mildt Vejr. Isforholdene gunstige, en Grads Varme.

Meddelelse

til

danske Redere og Skibsførere.

Efter stedfunden Forhandling med Udenrigsministeriet skal Handelsministeriet herved opfordre Førerne af danske Skibe til under den nuværende Krigstilstand ved Anløb af udenlandske Havne at sætte sig i Forbindelse med de stedlige danske Konsuler eller Vicekonsuler, hos hvem

(Fortsættes efter »Efter« for Søfar.)

paa efternævnte Steder:

1. *St. Helens, Isle of Wight*, hvor Skibe, der skal op gennem *Kanalen*, kan faa Lods, der lodser indtil *Great Yarmouth*. *St. Helens*: c. 50° 42' N. 1° 05' W.
2. *Great Yarmouth*, hvor Skibe fra *Nordsoen*, bestemte til den *engelske Kanal*, kan faa Lods, der lodser indtil *Isle of Wight*. *Great Yarmouth*: c. 52° 34' N. 1° 44' E.
3. *Dover*, hvor Skibe fra *franske Kanalhavne*, men ikke andre kan faa Lods til *Nordsoen*. *Dover*: c. 51° 07' N. 1° 20' E.
4. *Sunk Fyrskib*, hvor Skibe, der krydser *Nordsoen*, mellem 51° 40' N. og 51° 54' N., men ikke andre kan faa Lods til den *engelske Kanal*. *Sunk Fyrskib*: c. 51° 52' N. 1° 37' E. (se „E. f. S.“ Nr. ^{27/1190} d. A.).
5. I *London* kan faas Lods til den *engelske Kanal* og *Nordsoen*.

Handelskibe raades meget indtrængende til at tage Lods, da Sejlads paa nævnte Omraade vil være særdeles farlig uden deres Hjælp.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ^{62/2120} København 1914.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, †: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

Norge:

- N 79 Fra Harstad og Kvæfjord til Risøysund og Senjen. 1 : 50 000. Midlertidig Udgave.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs* Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højden og Dybden er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2365. **Sverrig. Bottniske Bugt.** Sydostbrodden Fyrskib inddraget. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Umeå* er *Sydostbrodden Fyrskib* inddraget for Vinteren. 63° 18' 48" N. 20° 10' 40" E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2366. **Sverrig. Sundet.** Limhamn S.-lige Fyr tændt. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 49/1225. Stockholm 1914.)
Långhamn S.-lige Fyr holdes tændt indtil videre. 55° 35' 14" N. 12° 55' 41" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ^{62/2086} 04 2121. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2367. **Danmark. Kattegat.** Samsø W.-Kyst. Kolby-Kaas. Taagesignaler for Postskibe.
Fra den 10de December 1914 gives Taagesignal med Kanonskud ved *Kolby Kaas* Havn, naar Postskibe ventes. 55° 47' 18" N. 10° 31' 39" E.
(Kort Nr. 156, 160, 211, 227, 241, 242 og 252. Danske Lods Side 198. Havne-Lods Side 90. Fyr-Fort. Nr. 170.)

2368. **Danmark. Kattegat.** Mariager-Fjord. Hadsund Jernbanebro. Forandringer i Bestemmelser for Gennemsejling.

Alle Damp- og Motorfartøjer paa over 60 Registertons, med Undtagelse af dem, der anløber *Hadsund* Havn, samt alle Fartøjer, Lægttere og Pramme, som bugseres, skal benytte det sydlige Løb. Andre Fartøjer have frit Valg mellem de to Løb. Fartøjer paa over 60 Registertons skal enten bugseres eller varpe igennem.

er givet Signal for, at Broen maa passeres, skal de Skibe, som har frit Valg mellem de to Løb, tilkendegive, hvilket Løb de vil benytte, ved

- 1) at lade Flaget blive væjende paa halv Top, saafremt de vil gennem det S-lige Løb,
- 2) at hejse Flaget i Top, saafremt de vil gennem det N-lige Løb.

Svinges et rødt Flag fra Beskyttelsesværket omkring Svingpillerne, skal man benytte det Løb, Flaget peger hemmod. Naar Signal for Gennemsejling er hejst, men uforudsete Omstændigheder forhindrer Broens Aabning, vil der foruden eller i Stedet for Stoppsignalet fra Broen blive givet et kraftigt Lydsignal som Stoppsignal.

Indenfor en Afstand af 300 m fra Broen maa intet Fartøj ankre i Sejllobet eller saa nær detses Sider, at det kan svaje ind i Sejllobet.

Jernbanebroen: 56° 42' 8" N. 10° 07' 2" E.

(Kort Nr. 272. Danske Lods Side 165. Havne-Lods Side 66.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/189. København 1911.)

2369. Sverrig. Kategat. Bohuskusten. Stora Varholmen. Fyr forandret.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 49/1924. Stockholm 1914.)

Stora Varholmen Fyr viser nu To-Lyn hver 6 s. Hvidt Fyrhus paa Betonsokkel. Synsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. I øvrigt uforandret. 57° 41' 47" N. 11° 42' 05" E.

(Danske Lods Side 244.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/80. København 1914.)

2370. Norge. Skagerrak. Kristianssand. Besejling.

Udenrigsministeret meddeler, at den norske Regering har truffet følgende Bestemmelser for Besejlingen af Krigshavnen:

Det er forbudt ethvert Fartøj undtagen rutegaende Skibe, som paa Forhaanden har indhentet Forsvarschefens Tilladelse dertil, at anløbe Krigshavnen i den mørke Del af Døgnret (den Tid, Fyrene normalt er tændt). *Kristianssand* Krigshavn omfatter *Kristianssand* Havn med Farvandet inden for *Fredriksholm*, *Oksø* Fyr, *Grønningen* Fyr og *Torsø* Fyr.

Rutegaende Skibe skal snarest til Forsvarschefen, Brigadekontoret i *Kristianssand*, indsende en saavidt mulig nøjagtig Angivelse af Anløbstid.

Skibene, der saaledes har Tilladelse til at anløbe Havnen, skal stoppe paa følgende Steder:

1. I *Oksøfjord*. Saasnart det efter Veirforholdene kan gøres inden for Linien „*Oksø—Grønningen*“. *Oksø* Fyr: 58° 04 $\frac{1}{4}$ ' N. 8° 03 $\frac{1}{2}$ ' E.

2. I *Vesterjabel*. Mellem *Fossevigen* og *Kjærskilen*. *Fossevigen*: 58° 04 $\frac{3}{4}$ ' N. 7° 58' E.

3. I *Randsund*. Ud for *Stangholmen*. *Stangholmen*: 58° 06' N. 8° 08' E. Indgaende Ruteskibe skal aftenve Vagtskibet, der for hvert enkelt Tilløb undersøger Tilladelsens Rigtighed, inden Skibet faar Lov at indpassere. Vagtskibet kan tilkaldes med Dampfløjen og i Nødstald med Blus.

Ikke rutegaende Skibe vil af Vagtskibet blive beordret tilbage eller anvist paa egen Risiko at ankre for Natten i *Flekkerø* Havn eller ved *Stangholmen* (*Brevik*) i *Randsund*.

Løds kan som sædvanlig faas ved *Oksø* og i *Vesterjabel's* Munding.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/2315. København 1914.)

2371. Sverrig. Skagerrak. Jakobö sund. Mindre Dybd.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 49/1909. Stockholm 1914.)

Ud for *Vigen* paa E-Siden af *Jakobö* strækker 6 m Kurven ved *Jakobö* sig ud til Midten af Sundet mellem denne Ø og *Hamborgö* (*St. Hamborgö*). 58° 32 $\frac{1}{2}$ ' N. 11° 14 $\frac{3}{4}$ ' E.

2372. Sverrig. Skagerrak. Hjeltö. Grund.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 49/1908. Stockholm 1914.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2399. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Fowey Rocks. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/8801. Washington 1914.)

Omtrent den 14de Maj 1915 forandres *Fowey Rocks* Fyr til at vise To-Blink hver 10 s., Blink 2 s., Mørke 1,5 s., Blink 2 s., Mørke 4,5 s. I øvrigt uforandret. 25° 35' 25" N. 80° 05' 41" W.

2400. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Sombrero Key. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/8802. Washington 1914.)

Omtrent den 14de Maj 1915 forandres *Sombrero Key* Fyr til at vise Fem-Blink hver 15 s., Blink 1,4 s., Mørke 1 s., Blink 1,4 s., Mørke 1 s., Blink 1,4 s., Mørke 1 s., Blink 1,4 s., Mørke 4 s. I øvrigt uforandret. 24° 37' 36" N. 81° 06' 40" W.

2401. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Marquesas Rock. Vrag afmærket med Lys- og Fløjtebønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/8803. Washington 1914.)

Spidstønden ved Vraget af Barken *Glamra* er ombyttet med en vandret stribet Lys- og Fløjtebønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 24° 27' 30" N. 82° 15' 22" W.

2402. Brasilien. The Rocas. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1785. London 1914.)

Fyret paa den N-lige, sandede, lille Ø er forandret til et hvidt Lyntyr, der viser To-Lyn hver 6 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,9 s., Lyn 0,3 s., Mørke 4,5 s. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 12 Sm. I øvrigt uforandret. 38° 51 $\frac{1}{4}$ ' S. 39° 49 $\frac{1}{4}$ ' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2403. Spanien. Baleariske Øer. Tagomago. Fyr tændt.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 39/884. Madrid 1914.)

Paa Øen *Tagomago* NE. for Øen *Toiza* er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser 3 Blink hver 15 s., afvekslende To-Blink og Et-Blink. Fyret er synligt i Pejlinger fra 310 $\frac{1}{2}$ ' gennem 0° til 226 $\frac{3}{4}$ '. Flammens Højde: 78 m. Lysevne: 33 Sm. Graa, frkantet Fyrbygning med ottkantet Taarn. 39° 01' 55" N. 1° 39' 06" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

2404. England. Nordsoen og Kanalen. Oprettelse af Lods-Stationer. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.

Udenrigsministeret meddeler:

Efter Solopgang den 10de December d. A. vil i den engelske Kanal og *Downs* E. for en Linie, der forbinder *Selsøa Bill*, c. 50° 43' N. 0° 47' W., med Kap *Barflær*, c. 49° 42' N. 1° 16' W., og S. for Broddeparallelen paa 51° 20' N., alle Fyrskibe og Tønder kunne ventes at være inddragne eller at have forandret Belligenhed. Fyr og Lystønder kan ventes at være slukkede og Taagesignaler at være forandrede eller ophørte uden

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

2373. Norge. Lofoten. Sundklakstrømmen. Kobskjær. Grund afmærket. (Efterretninger for Søfarende" Nr. 11/439. Kristiania 1914.)
NE. for Kobskjær er anbragt en sort Stage 500 m 99° (misv. E. t. S. 1/2 S.) fra St. Redholmen S.-Pynt. St. Redholmen: 68° 17 3/4' N. 14° 05' E.
2374. Norge. Lofoten. Offerø. Skarvhausaabaen. Grund afmærket. (Efterretninger for Søfarende" Nr. 11/397. Kristiania 1914.)
Paa Skarvhausaabaen er anbragt en Jernstang c. 290 m SW. for Skarvhausaen Fyr. Skarvhausaabaen: 68° 18' 04" N. 15° 40' 50" E. (norsk Kort Nr. 69).
2375. Norge. Trondhjem. Besøjljng.
Udenrigsministeriet meddeler, at Forsvarschefen for Agdenes Afsnittet har udstedt følgende Bekendtgørelse:
De Fartøjer, som det i Henhold til Forsvarsdepartementets Bestemmelse er forbudt at gaa ind i Trondhjemsfjorden i den mørke Del af Døgnen, anmodes om at stoppe ved Beian.
Fra Vagtskibene vil Signalet L (— · · ·) blive givet med Dampfløjten; Skibene anmodes om at stoppe øjeblikkelig. Beian: 63° 39' N. 9° 34 1/2' E.
Andragende om Tilladelse til at passere Agdenes Befæstninger sendes til Forsvarschefen, Oberst Ræder, Agdenes.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/2317. København 1914.)
2376. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Grovelingon. Sømærke forandret. (Efterretninger for Søfarende" Nr. 285/2608. 's-Gravenhage 1914.)
Grovelingon Spidstønde Nr. 13 har faaet en Ballon som Topbetegnelse. 51° 39' 9" N. 4° 06' 1" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/418. København 1914.)
2377. England. Humber og Tyno. Forandrede Lodsbestemmelser.
Udenrigsministeriet meddeler, at den britiske Regering har truffet Bestemmelse om, at alle Skibe (ogsaa Fiskerskibe) med større Dybgaende end 2,5 m skal benytte Lods ved Besejling af Humber og Tyme. Fiskerskibe og andre Smaafartøjer, der stikker over 2,5 m, skal samle sig ved Lods-Stationerne, hvorefter et vist Antal vil blive lodset ind og ud ad Gangen.
1. Humber. Lods-Stationen ligger 7 Sm misv. ESE. for Spurn Point. Spurn Point: c. 53° 35' N. 0° 07' E.
2. Tyme. Lods-Stationerne er ud for Blyth og Wear Floden. Blyth: c. 55° 08' N. 1° 30' W. Wear Floden: c. 54° 55' N. 1° 21' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/2322. København 1914.)
2378. England. Humber. Bull Sands N. Vrag borttaget.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 1783. London 1914.)
Vraget af Trawleren *Monimia*, der var sunket 2,12 Sm 262° (misv. W. 3/4 N.) fra Spurn Point Fyr, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. 53° 34 1/2' N. 0° 03 3/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/1078. København 1914.)
2379. Skotland. Firth of Forth og Moray Firth. Forandrede Lodsbestemmelser.
Udenrigsministeriet meddeler, at den britiske Regering har truffet Bestemmelse om, at alle Skibe (ogsaa Fiskerskibe) med større Dybgaende end 2,5 m skal benytte Lods ved Besejling af Firth of Forth og Moray Firth. Fiskerskibe og andre Smaafartøjer, der stikker over 2,5 m, skal samle sig ved Lods-Stationerne, hvorefter et vist Antal vil blive lodset ind og ud ad Gangen.
1. Firth of Forth. Lods-Stationen er ved Isle of May, der ligger paa 56° 11' N. 2° 33' W.
2. Moray Firth. Lods-Stationerne er ved Wick og Burghead. Wick: 58° 26' N. 3° 05' W. Burghead: 57° 42' N. 3° 30' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2391. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mount Desert Island. South-west Harbor. Clarks Point. Fyr tændt.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3790. Washington 1914.)
Paa en sort Baake paa Low Tide Rock, 1,3 m Skæret ud for Clarks Point, er tændt et hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 3 s. 44° 16' 44" N. 68° 18' 32" W.
2392. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. North Channel. Tønde udlagt.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3791. Washington 1914.)
North Channel Stumpstønde I A er udlagt i c. 10 m Vand 272 1/2° (misv. W. t. N. 1/2 N.) fra The Graves Fyr og 331° (misv. N. t. W. 3/8 W.) fra Boston Fyr. The Graves Fyr: 42° 21' 55" N. 70° 52' 11" W.
2393. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sund. Tarpaulin Cove. Fyr forandret.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3792. Washington 1914.)
Tarpaulin Cove Fyr viser nu hvidt Et-Blink hver 5 s. 41° 28' 08" N. 70° 45' 29" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1496. København 1914.)
2394. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Vrag.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3793. Washington 1914.)
Vraget af Bugerbaaden *Luther C. Ward* med Masterne over Vandet ligger c. 2 Sm 342° (misv. N. 3/4 W.) fra Scotland Fyrskib. 40° 28' 35" N. 73° 56' 00" W.
2395. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Lazaretto Point. Fyr forandret.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3795. Washington 1914.)
Lazaretto Point Fyr er forandret til at vise rødt, fast Lys. 39° 15' 46" N. 76° 34' 18" W.
2396. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Patuxent Floden. Petersons Pynt. Fyr forandret.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3796. Washington 1914.)
Fyret ud for Petersons Pynt viser hvidt Et-Lyn hver 3 s. 38° 23' 00" N. 76° 30' 22" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2353. København 1914.)
2397. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Mattox Creek. Fyr tændt. Tønde inddraget.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3797. Washington 1914.)
I Mattox Creek er tændt et hvidt, fast Fyr, *Sunken Island* Fyr. Fyrbaake i c. 2 m Vand. 38° 12' 51" N. 76° 57' 32" W. Channel Tønde 3 er inddraget.
2398. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Opmaalingsvagere inddragne.
(Efterretninger for Søfarende" Nr. 46/3800. Washington 1914.)
De 6 Opmaalingsvagere mellem 33° 00' 08" N. 79° 00' 10" W. og 32° 46' 30" N. 79° 21' 45" W. er inddragne.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2039. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2380. Ørken Øerne. *Scapa Flow*. Forandrede Lodsbestemmelser. Udenrigsministeriet meddeler, at den *britiske* Regering har truffet Bestemmelse om, at alle Skibe (ogsaa Fiskerskibe) med større Dybgaende end 2,5 m skal benytte Lods ved Besejling af *Scapa Flow*. Fiskerskibe og andre Smaafartøjer, der stikker over 2,5 m, skal samle sig ved Lods-Stationerne, hvorefter et vist Antal vil blive lodset ind og ud ad Gangen.

Undersøgelestjeneste er etableret i Indløbet til *Hoza Sund* og *Hoy Sund*. *Hoza Sund*: c. 58° 49' N. 3° 03' W. *Hoy Sund*: c. 58° 57' N. 3° 21' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/2324. København 1914.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2381. Afrika. Union of South Africa. Slutning af Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1784. London 1914.)
De Søfarende underrettes herved om, at det kan blive nødvendigt, at slukke Fyrene paa Kysterne af *The Union of South Africa* uden nærmere Bekendtgørelse.

2382. Azorerne. Fayal. Ribeirinha Punt. Fyr bygges.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 288/25616. 3. Gravenhage 1914.)
Paa *Ribeirinha Punt* opføres et Fyrtaarn. 38° 35,5' N. 28° 36' W. (kort Nr. 91.)

2383. Azorerne. Pico. Arealarga Punt. Oplysning om Fyr.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 286/2617. 3. Gravenhage 1914.)
Det hvide, faste Fyr paa *Arealarga Punt* er vanskeligt at skelne fra Lysene i *Arealarga By*. 38° 32' N. 28° 33' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2384. Panama. Colon. Belysning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1774. London 1914.)
1. Yderenden af den under Bygning værende E.-lige Bølgebryder, ud for *Coco Solo Point*, er afmærket med to hvide, faste Fyr (det ene over det andet). Ud for Arbejdsstedet ligger en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink. Fyrene og Lystønden flyttes efterhaanden, som Arbejdet skrider frem.

2. Lystønden, som var udlagt paa W.-Siden af 6,7 m Grunden, der ligger c. 0,95 Sin N. for *Manzanillo Point*, er inddraget. 9° 23' 07" N. 79° 54' 52" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/2008 og 68/2239. København 1913 og 1914.)

2385. Rio de la Plata. Lobos. Vrag forsvundet. Tønde inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 67/3:409. Berlin 1914.)
1. Vraget af Damperen *Proodos E.* for Øen *Lobos* er forsvundet. 35° 02' S. 54° 41' W.
2. Tønden ved N.-Enden af Revet N. for Øen *Lobos* er inddraget. 35° 01' S. 54° 54' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/674. København 1911.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiiv.

af Ministeriet godkendt! Genjælse til Anvendelse om Bord i Dampf- og Motorskibe i Heltald til Forskiftene for de under Danmarks-tilsynstøven hørende Skibe og Fartøjer.
„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-kyst, Afrikas W.-kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, saar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Lybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2386. Tyskland. Danziger-Bugt. Weichselriff NE. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 69/3371. Berlin 1914.)
En Mudderpram er sunket i 14 m Vand NE. for *Weichselriff*. En Vragtønde er udlagt c. 20 m NW. for Vraget. 54° 26',¹⁶ N. 18° 43',¹⁶ E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2387. Danmark. Grøndybs Fyrskib drevet fra Station.

Grøndybs Fyrskib er drevet fra Station. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 5^s, Lyn c. 1/3^s, Mørke c. 4 1/2^s, vil snarest blive midlertidigt udlagt paa Fyrskibets Plads. 55° 20' (12" N. 8° 04' 41" E.

2388. Holland. Zeegat van Zieriksee. Zandkreek. Tønde udlagt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 289/2652. 3. Gravenhage 1914.)
1 *Zandkreek* er udlagt Spidstønde 20 a i 2,9 m Vand paa 51° 32' 29" N. 3° 51' 28" E. Spidstønde 3 a ligger i 6,1 m Vand. 51° 31' 18" N. 3° 41' 36" E.

2389. England. Oprøttelse af Lods-Stationer. Oplysning om Afmærkning, Advarsel.
Se under Afdeling IX. Bekendtgørelser. Nr. 2404.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2390. England. Oprøttelse af Lods-Stationer. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1757. Turkey. Caution re extinction of lights. Former Notice, No. 1641 of 1914; hereby cancelled. Details: With the exception of the lights in the Sea of Marmara, all Turkish lights are extinguished, including Jebel Teir, Zebayir islands, Abu ail islands and Mokha in the Red Sea. (Notice No. 1757 of 1914, dated 18th November.)

No. 1759. China, East Coast—Yang Tse Kiang. Tsung Ming Crossing, West spit Light-buoy—Alteration in position. Former Notice, No. 1791 of 1913. New position. — In a depth of 44 feet, at a distance of about 6½ cables, south-eastward from former position, and 2 miles and 1¹/₁₀ cables, 58° (N. 61° E. Mag.) from Sloping Clump. Lat. 31° 28' 11" N., long. 121° 28' 07" E. on chart No. 3585. Description. Light-buoy, painted in black and red vertical stripes, exhibiting an occulting white light. Note. The depth of water at the north-eastern end of the Crossing has decreased to 16 feet. Variation. 3° W. (Notice No. 1759 of 1914, dated 19th November.)

Charts affected. No. 3585, Approaches to the Wusung river. No. 1602, Approaches to the Yang tse kiang. No. 2809, Shanghai to Nanking. No. 1199, Kue Shan islands to the Yang tse kiang. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 383.

No. 1760. Japan—Kiusiu, Goto Islands. Shiro se—Rock reported northward of. Position. At a distance of about one mile, 345° (N. 11° W. Mag.), from Shiro se Lighthouse. Lat. 33° 12' N., Long. 128° 47½' E. Depth. Not ascertained. Remarks. The symbol for a rock with a depth of less than 6 feet is to be inserted on the charts in the foregoing position and marked «Reported (1914)». Variation. 4° W. (Notice No. 1760 of 1914, dated 19th November.)

Charts affected. No. 3559, Nagasaki to Karatsu. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nipon. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 3480, Sleautung promontory to Nagasaki. Publication. Japan Pilot, 1914, page 459.

Bekendtgørelse fra Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Paa Grund af en Uddybning i Lynetteløbet vil dette Løb blive afspærret for al Sejlads i Tidsrummet fra den 14. December d. A. til 6. Januar 1915. Saaleenge Afspærringen finder Sted, vil der om Dagen blive hejst en Kugle paa en Stang ved Lynetteløbets Fyr, medens om Natten dette Fyr ikke vil blive tændt.

Kjøbenhavn, den 9. December 1914.

de vil faa Løjlighed til eventuelt at erholde de nyeste Oplysninger om Sejladsforholdene (Minefelter, Afspærringer og lign.) samt de i Anledning af Krigen udstedte Reglementer, ligesom der ogsaa derved vil blive givet de paa-gældende Konsulæmbedsmænd Mulighed for direkte Kommunikation med Hjemlandet, for saa vidt angaar Skibe, der afgaar direkte til Danmark.

Handelsministeriet, den 3die December 1914.

P. M. V.

G. Busek-Nielsen.

Emil Krogh.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 8/1914, afsagt den 26. Marts 1914. De forenede Bugsserselskaber («Holger») mod Det forenede Dampskibsselskab (C. P. A. Koch). Den 1. November 1913 fandt der her i Havnen et Sammenstød Sted mellem den Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Damper «C. P. A. Koch», der kom hertil paa Rejse fra Aarhus og den «De forenede Bugsserselskaber» tilhørende Vandbaad «Holger», der havde ligget fortøjet ved Frihavnsindløbets søndre Mole, og som var paa Vej derfra i østlig Retning over mod den sydlige Bolgebryder, hvor den skulde sætte en Mand om Bord paa et derværende Skib. Det var meget stærk Taage. «C. P. A. Koch», der havde gaaet afvekslende for langsom Maskine og for stoppet Maskine fra Taarbæk, hvor Taagen var begyndt, kom gaende langsomt ind mellem Bolgebryderne, idet den afgav Taagesignaler. Efter de af Besætningen paa «C. P. A. Koch» afgivne Forklaringer blev der, da Dam-

peren kom ind mellem Bolgebryderne slaaet «Bak» et Øjeblik og derefter Stop. Efter Kaptajnens og flere ombordværende Vidners Forklaring har det for deres Øjne set ud, som om «C. P. A. Koch» laa aldeles stille, da Kollisionen fandt Sted. Da man om Bord paa «C. P. A. Koch» fik Øje paa «Holger» slog «C. P. A. Koch» «Bak». Efter hvad de paa Vandbaaden ombordværende Personer har forklaret gik «Holger» saa langsomt over Havnen, som den kunde gaa, stadig afgivende Taagesignaler. Maskinen stoppede straks, da man hørte et Taagesignal et Par Streger om Bagbord, men omtrent samtidig fik man «C. P. A. Koch»s Stævn i Sigte, og man slog da fuld Kraft «Bak», idet man gav 3 Stød i Fløjten, men straks efter tændte «C. P. A. Koch»s Stævn sammen med «Holger»s Bagbords Side lidt foran for midtskibs, saaledes at der fremkom et Hul i «Holger»s Side.

Idet «Holger»s Beskadigelser er opgjort til Kr. 1.584.99 har «De forenede Bugsserselskaber» som Citanten under nærværende mod Det forenede Dampskibsselskab anlagte Sag paastaet sidstnævnte Selskab dømt til at betale det nævnte Beløb med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden, idet de navnlig har gjort gældende, at «C. P. A. Koch» har ligget ganske stille i Kollisionøjeblikket, og at det er Vandbaaden selv, der ved sin Bakning, under hvilken Agterskibet slaar Bagbord over, har bevirket Sammenstødet.

Idet «Holger»s Bakning maa antages at bevirke, at Forskibet slaar Styrbord over, medens Agterskibet slaar Bagbord over, saaledes at det ramte Sted paa Bagbords Side ikke kan antages at have haft nogen synderlig Bevægelse hverken til Bagbord eller til Styrbord, maa «C. P. A. Koch» antages i Sammenstødsøjeblikket at have haft nogen, om end kun meget ringe, Fremfart.

Der maa gaas ud fra, at Taagen har været saa tæt, at man fra det ene Skib først i sidste Øjeblik har kunnet se det andet.

Efter Havnereglementet skal mindre Motorfartøjer, naaar de styre over Løbet, vige for alle Skibe, der sejler i Løbene i disses Længderetning, og det havde derfor været Vandbaadens Sag at vige til Side. Da der imidlertid efter det foreliggende maa gaas ud fra, at Vandbaaden dels er gaaet meget langsomt inden den horte Taagesignal i Nærheden, dels derefter har slaet Stop og saasnart den har faaet Øje paa »C. P. A. Koch« fuld Kraft »Bak«, kan der ikke hebrejdes den nogen Overtrædelse af Havnereglementet. Der ses overhovedet ikke at kunne rettes nogen Anke mod noget af Skibene for nogen direkte Overtrædelse af bestaaende Forskrifter, og begge Dampere synes at have udvist ret stor Forsigtighed, men som Resultatet viser, ikke aldeles tilstrækkelig Forsigtighed til at undgaa Sammenstødet.

Retten maa herefter gaa ud fra, at der er nogen Skyld paa begge Sider, og da de oplyste Omstændigheder ikke giver nogen Støtte for en Fordeling i noget bestemt Forhold, vil den omspurgte mindre Skade i Henhold til § 1 i Lov af 29. April 1913 Ændringer i Solovens Bestemmelser om Sammenstød og Bjergning være at dele lige mellem Parterne.

Sagens Omkostninger findes at burde bæves.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping

har udsendt sin Aarsberetning, omfattende Selskabets Virksomhed fra 1ste Juli 1913 til 1ste Juli 1914.

Heraf fremgaar, at ved Slutningen af Juni 1914 var 10,621 Handelsskibe med en samlet Brutto-Tonnage af 24 Millioner klassificeret i Lloyd's Register.

I det forløbne Aar klassificeredes 713 ny Skibe med en samlet Brutto Tonnage af 2,020,185, hvilket er det højeste hidtil naaede Tal, og et Bevis paa den Tillid, Søfartskredse viser Selskabets Sagkundskab) og Administration.

Et fremtrædende Træk i Skibsmaskinernes Udvikling er den forøgede Anvendelse af Damp-turbiner. Der er for Tiden 23 Skibe under Bygning i hvilke Tand-hjuls Overføring mellem Turbine og Skrueaksel er anvendt; desuden er der 6 Skibe under Bygning i hvilke direkte forbundne Turbiner skal anvendes, og 6 andre med en Kombination af vertikal Maskine og Lavtryks Turbine. Fordelen ved en Forbindelse af vertikal Maskine og Turbine er, at Maskineriet ved langsomme Gang arbejder med meget nær samme Økonomi som ved fuld Kraft.

I sidste Aars Rapport omtales den tiltagende Anvendelse af Olfjemotorer til Skibsbrug. Med Henblik paa dette Fremdrivningsmiddels Betydning har Lloyd's Register ladet udarbejde Regler for Bygning af og Tilsyn med Dieselmotorer.

Der er for Tiden 27 Dieselmotor-Skibe i Drift bygget til Lloyd's Klasse, med en samlet Hestekraft af 50,000; desuden er 20 under Bygning, ligeledes til Lloyd's Klasse. Endelig er der 36 andre Olfjemotor-Skibe under Bygning.

Østasiatisk Kompagni har 6 af de ovennævnte Dieselmotor-Skibe; endvidere faar de 3 Motor-Skibe bygget hos Burmeister & Wain og to hos Harland & Wolff, disse sidstes Motorer leveres fra Burmeister & Wain's Fabrik i Glasgow. Desuden lader Østasiatisk Kompagni Dampmaskinerne udtage af 2 ældre Dampskibe og erslatte med Dieselmotorer.

Af Rederier som driver Dieselmotor-Skibe skal nævnes:

Nederlandsch-Indische-Tankstoomboot-Maats som har 6 saadanne Skibe i Drift.

Rederi-Aktiebolaget »Nordstjernan«, som har 4 Skibe i Drift og 2 under Bygning.

The Flower Motor Company, som har et Skib i Drift og to under Bygning.

Flere store Dieselmotor-Skibe er under Bygning paa Clyden og 4 af disse er til britiske Rederier.

Et særligt stort Antal Skibe — 163 — paa over 5,000 Tons er bleven bygget til Lloyd's Klasse i det forløbne Aar, deriblandt 19 Skibe paa over 10,000 Tons, hvoraf skal nævnes Cunard Liniens »Aquitania« paa 45,647 Tons og Det forenede Dampskibsselskabs »Frederik VIII« paa 11,850 Tons; de øvrige store Skibe er til Rederier som: Pacific Steam Nav. Co., Canadian Pacific Railway Co., Union Castle Mail S. S. Co., P. & O. Steam Nav. Co., Nippon Yusen Kaisha.

I det store Antal Skibe, hvis Konstruktion er bleven godkendt af Selskabet, er indbefattet flere Fragtskibe til Fart paa de store nordamerikanske Søer samt mange Kyst- og Floddampskibe.

Der er gjort Forsøg med Anvendelse af »Legeret Staal« med høj Brudgrænse ved Bygningen af en Motorskonnert i Boston, med deraf følgende Formindskelse i Skibets Materialdimensioner.

Der klassificeredes 72 Skibe bygget efter Isherwoods System paa ialt 429,384 Tons, endvidere 72 Tankdampere paa 402,033 Tons, 5 af disse er hvert paa over 10,000 Tons.

Der prøvedes 1,215,467 Tons Skibs- & Kedel-Staal.

Af andre Virksomheder som falder indenfor Selskabets Omraade, er Klassifikation af Yachts, Tilsyn med Fryseanlæg om Bord og i Land, samt Tildeling af Fri-bord under Samarbejde med Board of Trade.

I Begyndelsen af Aaret afgik ved Døden Selskabets mangeaarige Direktør for Skibbygningsafdelingen, Dr. S. J. P. Th e a r l e; til hans Efterfølger udnævntes Professor ved Liverpool Universitet W. S. A b e l l. Mr. C h a s. B u c h a n a n, som i de sidste syv Aar har været ledende Overingeniør ved Hovedkontoret, trak sig ved Aarets Slutning tilbage paa Grund af Svagelighed.

Lloyd's Register-Bog finder en tiltagende Udbredelse. Idet ikke mindre end 6,800 Eksemplarer udsendtes i dette Aar.

I følgende Lande giver Besiddelsen af Lloyd's Registers Certifikater Skibene Ret til Fritagelse for visse Statstilsyn: Canada, Danmark, Frankrig, Grækenland, Norge, Rusland, Spanien, Sverig og U. S. A.

Fragtmarkedet.

Fastheden og Stigningen i Fragterne vedvarer overalt; der sluttet nu til næsten eventyrlige Rater, og selv tagende de vanskelige Forhold og Forsinkelser med i Betragtning, er Fortjenesterne store. Der synes ikke at være nogen Grænse for hvor højt Raterne gaar op, og det maa lades Rederne, at de gør deres bedste for at udnytte Situationen. Der spores en udpræget Knaphed paa Tonnage alle Vegne, og det skulde ikke undre os, om Toppen endnu ikke er naaet. For c. 1,500 Tons Baade fra Østkysten kan nu opnaas 12/ pr. Ton Kul til Danmark, prompt, fra Ballimore, New York etc. 8/ pr. Qr. Korn til Danmark, fra River Plate c. 50/ til Skandinavien, og der er mange andre gode Fragter at faa. Der betalles bl. a. sidst:

Ø s t e n. Filippinerne/Marseille/U. K. Lumpsum Basis c. 50/6 pr. Ton. »Coprah« Basis. December—Januar. Ris Saigon c. 37/6 Marseille, Havre, St. Nazaire eller Dunkerque, 1/ mere to Havnen, December. Paa »net terms« fra Bombay 17/ London eller Hull, 18/ begge Lossehavne, meget prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 11/6 direkte Havn U. K. prompt, 9/6 pr. 60 Cbl. London eller Hull, prompt. Salt fra Trapani, Tunis eller Torreveja 14/ à 15/ Vest- eller Nordnorge, 20/ fra Port Said. — Erts Huelva 10/ Norfolk og Baltimore, »Tinto terms«, (6.000), December; Barreiro 10/ Goole (2.300), prompt. Bilbao 5/9 Newport (2.700), 7/6 Middlesbro. meget prompt.

Nordamerika. Tungt Korn New York, Philadelphia, Boston eller Baltimore 7/ Marseille, 7/3 én Havn, 7/6 to Havne Vestitalien, December—Januar, 7/9 à 8/ Skandinavien, Januar. For Havreladning 4/4½ à 4/6 fransk Atlanterhavshavn, December. Tungt Korn fra Golfen 7/6 Genua eller Marseille, 8/ à 8/1½ Skandinavien pr. December. Bomuld etc. fra Golfen 65/ Liverpool eller Manchester, 5/ mindre fra Savannah, December—Januar. Paa »net form« fra Golfen 30/ Genua, 38/ à 40/ Skandinavien, Januar, fra Savannah etc. c. 2/6 mindre. Sukker fra Cuba 28/9 à 30/ London, Liverpool eller Greenock, Januar. 1 Timecharter gøres der for Tiden kun lidt for amerikansk Regning.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grønsen 31/ à 32/ U. K. (ingen Reduktion direkte Havn) pr. Januar—Februar. Bahia Blanca (tungt Korn) 37/6 fransk Atlanterhavshavn, 42/6 for Havreladning. Tungt Korn fra San Lorenzo Grønsen c. 50/ Skandinavien, Januar—Februar. Til Rotterdam eller Amsterdam sluttedes flere Baade til 50/, Rosario 31 U. K., ingen Reduktion direkte Havn, Februar.

Østersøen. Der er næsten ingen Laster. Erts Okselund/Rotterdam noteres c. 7/ »any size«, 1,000—500 Tons daglig Lastning og Løsning. Fra Gøteborg kan faas c. 32/6 pr. Gtbg. Std. Kortprops til Østkyst Kulhavn, c. 35/ for skaaren Last. — Cellulose noteres 25/ fra Königsberg til Zarate.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth 10/6 Kjøbenhavn (1,200), 11/ à 12/ god dansk Provinshavn (1,000—1,600), 13/ Norrköping (1,200), c. 15/ Gølle, 14/ Rouen, 16/ Algier (4,000), 16/ Barcelona, 16/9 Marseille (3,000), 17/ Nizza (2,650), 18/ Messina (2,000), 18/6 Genua etc. eller Neapel (4,000—5,000), 25/ Venedig (2,500), 19/3 Piræus (7,000), 19/6 Port Said (4,800), 13/ Las Palmas. — Humberen 6/6 London, 14/ à 15/ Gølle (1,500), 13/6 Rouen (4,600), 11/ Dieppe (2,300), 16/ Monte Video (4,500). Firth of Forth 12/6 Dieppe (1,800), 14/ Rouen. Fra Cardiff eller Newport Pres. 15 Algier (4,100), 16/3 Genua (4,500), 20/ Venedig (5,200), 19/ Aleksandria (4,600), 20/ Port Said (5,000), 17/ River Plate (5,000), 17/6 Rio Janeiro (5,500), 17/6 Rosario (6,000), 17/ Bahia Blanca (5,000), 17/6 Campana, 18/ Zarate (3,000).

Skrevet den 9. December 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe viser af de nordtyske Pladser kun Lübeck nogen Interesse og udbyder nogle Kainillaster til Danmark samt Raajern til Kjøbenhavn, 6 Kr. Sverig noterer enkelte Ladninger fra Sundhavne til tyske Pladser, men uden at finde Reflektanter derfor. Danmark er fra Provinserne for Tiden ret stille. Kjøbenhavn, hvor der i Øjeblikket kun er forholdsvis faa Skibe, sluttede for Bomuldsfrøkager til Stubbekjøbing 5 Kr., Odense 5 og 5½ Kr., Kjerteminde, Rudkjøbing 4½ Kr., Bornholm 5 Kr. samt for Hvede til Odense 19 Øre, Svendborg 3½ Kr., Vejle 18 Øre. Endnu søges der nogen Teunage for Bomuldsfrøkager til Provinserne. Der ventes flere Skibe dertil med Last, men det urolige Vejr har hindret dem i at komme frem.

Fra Sø og Land.

Fhv. Dampskibsfører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-entreprise, Kaptajn N. P. Mogensén, fylder den 10. December 80 Aar. Den gamle Sømand blev i Midten af Trelderne ansat i Entreprisen, som den Gang kun bestod af Sejkuttere og et mindre

Dampskib. Under den paafølgende c. 30 Aars rivende Udvikling var Mogensén Skibsfører og som saadan Deltager i en Mængde Bjergningsforetagender baade hjemme og i Udlandet. Haardt gik det undertiden til for at bjerge Mennesker og Gods, og helt ufarlig har denne Løbebane langt fra været, men Kaptajn Mogensén har derfor saa megen mere Grund til med Tilfredshed at se tilbage paa sin Manddomsgerning og hans Venner til at lykønske ham paa hans høje Fødselsdag, som han fejrer i sin Fødeby Hornbæk.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 5. ds. afholdtes i Sundet den officielle Prøvetur med S.S. »Nykjøbing«, bygget til A/S. Nykjøbing Mors Dampskibsselskab af A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Proven faldt i enhver Henseende tilfredsstillende ud, baade hvad Fart og Kulforbrug angaar.

Firmaet C. K. Hansen har i disse Dage solgt fem af sine ældre Skibe til herværende Købere, nemlig »Frederiksborg«, »Esrom«, »Håndborg«, »Vordingborg« og »Silkeborg«. Af disse er »Frederiksborg« bleven overtaget af Dampskibsselskabet Orion, »Silkeborg« af Rederiet A. P. Müller, medens de tre andre Skibe skal overgaa til ny Rederier. Skibene er ældre, men vel vedligeholdte Baade paa fra 1,600 til 4,900 Tons, der under de nuværende gunstige Fragtforhold vil kunne give et godt Udbytte. Firmaet vil selv anskaffe ny Skibe i Stedet for de solgte, og har bestilt et i Alblasserdam ved Amsterdam, et i Antwerpen (hvis Levering dog maaske under de nuværende Forhold er usikker), et i Frederikshald og et i Helsingør, medens der undermudles om endnu et Skib ved herværende Værfter. De ny Skibe bliver paa 2,300 à 3,000 Tons til Nord- og Østersofarthen samt til Middelhavsterten.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Olga, Christensen, afg. Frederikshavn 7./12. til London. — Thyra, Lund, afg. Randers 6./12. til London. — Karla, Nielsen, ank. Mäntyluo 5./12. — Ellen, Hansen, afg. Esbjerg 6./12. til London. — Valborg, Jepsen, ank. Hull 6./12. — Laura, Thomsen, afg. Sevilla 6./12. til Lissabon. — Yrsa, Larsen, pass. Flamborough 5./12. for London. — Rigmor, Uldall, afg. Liverpool 5./12. til Kjøbenhavn. — Stella, Schiff, afg. Verkeäck 6./12. til Mäntyluo. — Fylla, Brinch, afg. Karlshamn 5./12. til Göteborg. — Inger, Skou, afg. Aarhus 5./12. til Methil. — Polly, Mathiasen, ank. Horsens 4./12. — Bodil, Winslow, afg. London 4./12. til Aarhus. — Hebe, Gregersen, afg. Kjøbenhavn 4./12. til London. — Norma, Degn, afg. Kjøbenhavn 3./12. til Middlesbro. — Nexos, Basse, ank. London 2./12. — Ulla, Hansen, afg. Hull 2./12. til Smirshamn. — Anna, Jessen, afg. Gølle 2./12. til Hudiksvall. — Johanne, Mikkelsen, ank. Esbjerg 7./12. — Nancy, Pedersen, er afg. Hudiksvall til Bremen. — Dagmar, Sørensen, afg. Kristiansand 2./12. til Methil. — Nora, Jensen, afg. Kjøbenhavn 1./12. til Tarragona. — Marie, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 7./12. for Åhus.

Det asiatiske Kompagni. Tongking ank. Singapore 1./12. udg. — Bandon ank. Bangkok 29./11. udg. — Selandia ank. Kristiania 7./12. udg. — Tranquebar ank. Penang 3./12. udg. — Anna, pass. Perim 18./11. udg. — Indien afg. Frederiksstad 8./12. udg. — Rhodesia ank. Göteborg 8./12. udg. — Jutlandia ank. San Francisco 6./12. udg. — Transvaal ank. Cadix 7./12. hjemg. — Malakka ank. San Francisco 5./12. hjemg. — Natal ank. Liverpool 2./12. hjemg. — Cathay afg. Valparaiso 26./11. hjemg. — Samui afg. Aleksandria 3./12. hjemg. — Biantang afg. Norfolk 26./11. hjemg. — Arabien afg. Malta 3./12. hjemg. — Fionia ank. London 29./11. hjemg. — Kina afg. Beira 3./12. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Trinidad 1./12. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Newcastle 18./11. til Pensacola. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. Randers 2./12. — Russ, Petersen, afg. Ardrossan 16./11. til Galveston. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Korsør 1./12. — Excellence Pleske, Tannebek afg. New-

castle 24./11. til Galveston. — Michail Outchoukoff, Harbøe, afg. Barry 12./11. til New Orleans. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Galveston 4./12. til Danmark. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Galveston 19./11. til Kjøbenhavn. — Nawa, Dahl, afg. Brixham 5./12. til Aarhus.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk afg. Kolding 5./12. — Anna Mærsk ank. Blyth 5./12. — Arnold Mærsk afg. West Hartlepool 18./11. — Chassie Mærsk afg. Kjøbenhavn 5./12. — Eleonora Mærsk afg. Tenerife 5./12. — Hulda Mærsk afg. Huerva 3./12. — Laura Mærsk ank. Bergen 29./11. — Lexa Mærsk afg. Korsør 6./12. — Peter Mærsk afg. Rouen 6./12. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./10. — Silkeborg afg. Kjøbenhavn 6./12.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Baltimore 3./12. til Helsingborg. — Guldfaxe, Petersen, ank. Baltimore 4./12. — Skinfaxe, Hemmingsen, afg. Aarhus 30./11. til New York. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Nyborg 3./12. til Blyth.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 22./11. — Martha, Christensen, ank. Catania 5./12. — Elna, Rathje, afg. Tynen 26./11. — Therese, Pedersen, afg. Bandholm 1./12. — Harriet, Larsen, afg. Tyne Dock 25./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Karskær 7./12. — Simone, Olesen, ank. Kjøbenhavn 5./12. — Jeanne, Olsen, ank. Genoa 5./12. — Vera, Riso, afg. Swansea 5./12. — Daisy, Jørgensen, ank. Nizza 7./12. — Annine, Leth, afg. Almeria 2./12. — Betty, Lagesen, afg. Tynen 2./12.

Thuro. Potrine Hansen, Hansen, ank. Svendborg 3./12.

Dania. Ely, Lorentzen, ank. Galveston 2./12. — Nelly, Clausen, ank. Kjøbenhavn 2./12. — Lilly, Bang, ank. Ystad 26./11. — Alexy, Sørensen, ank. Kjøge 26./11. — Dagny, Clausen, ank. Aalborg 4./12.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, ank. Masned Sund 2./12. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Methil 2./12. til Eshjerg. — Nordpol, Nielsen, afg. Norfolk 22./11. til Buenos Aires. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Aalborg 4./11. til Norfolk.

Dampskibsselskabet Rodby Havn. Freja ank. Sunderland 1./12. — Hans Jensen ank. Baltimore 3./12.

Æro. Axel, Friis, ank. Randers 29./11. — Emanuel, Svane, ank. Methil 2./12.

Sejlskibe.

Svendborg. I. Koføed, Hansen, ank. Svendborg 2./12. — Ruth, Larsen, ank. Bjørke 2./12. — Dagny, Rasmussen, ank. Fowey 26./11. — Vera, Jensen, ank. Arholmaborg 6./12. — Martin Nissen, Jensen, ank. Farsund 7./12.

Æro. Caroline, Madsen, ank. Frihavnen 30./11. — Norden, Rasmussen, ank. Boston 30./11. — Mars, Olsen, ank. Trawmünde 1./12. — Nielsine, Christensen, ank. Kjøbenhavn 1./12. — Emanuel, Kock, ank. Kjøbenhavn 2./12. — Hekla, Fabricius, ank. Patras 24./11. — Annes Minde, Friis, ank. Frihavnen 2./12. — Ofelia, Clausen, ank. Plymouth 3./12. p. R. t. Helsingborg. — Saga, Ohlsen, ank. Tonsberg Fjord 4./12. — Herkules, Bager, ank. Bandholm 4./12. — Anna, Christensen, ank. Maracaiho 4./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Hals 4./12. — Adjutor, Kock, afg. Kjøbenhavn 5./12. til Assens. — Marie, Hansen, afg. Kjøbenhavn 5./12. til Odense. — Adele, Weber, afg. Kjøbenhavn 5./12. til Odense. — Hansine, Christensen, ank. Frihavnen 4./12. — Svaleu, Rosenberg, ank. Alicante 5./12. — S. L. Weber, Christensen, ank. Romneby Red 5./12.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skifsfart. — Kjøbenhavn, den 10. December 1914. — Meddelelse til danske Redere og Skifsførere. — So- og Handelsretsd. — Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skifsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

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 1158, 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

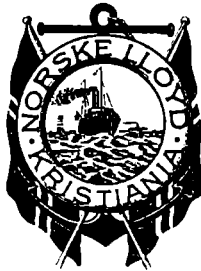
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Kristianbogade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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. Telegram-Adresse: CopenSore. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab 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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.



NORSKE LLOYD

Kristiania
Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,
Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Illtmogst. A. B. C. Code 5th Edition.

Sejlskibsmodel

smukt rigget og i god Stand tjenlig til Ophængning ønskes til Købs. Billet mrk. 1630 med Oplysning og Pris, modtager **Guldberg-Agerlins Bureau, Nørrevold 10, København K.**

Indstillet Auktion.

Den til 12te december averterte auktion over asfalt-ladning for barkskib Shakespear er indstillet.

Kragerø sorenskriverkontor, Norge, den 7. december 1914.
(H. O. 832) **Godske Nielsen.**

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„**JOMSBORG**“
AARHUS, vis A vis Nullebroen.
Alt Kød og Deilkatesvarer til
Skibsproulantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgkontor,
Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Vollholmen“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, 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 & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilager. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898. Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentlins Eftf.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 184.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON.

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsagter (sp. Søagter).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIRING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvadede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telt. 6. Dragør. Telt. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af 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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibsmedle

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.



OLSKILD

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibshypothekbanken 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telefon 5430. **SKIBE** Telgr.-Adr.: „Freight“.

Køb og Salg samt Kontrahering af Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.



Forlang altid

Otto Mönsted's

OMA

Plante Margarine

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**

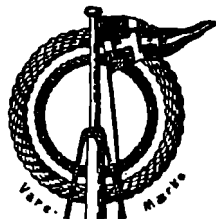
**SHIPYARD:
 HOBOKEN near ANTWERP.**

**TELEGRAPHIC ADDRESS:
 „CHANAVAN“, ANTWERP.**

**ENGINE and 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 faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.



**HERKULES
 Hamp-Tovværk**

— mønsterbeskyttet —
 med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maaeneden fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederikstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 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. 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 or. 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. (IVAR JANTZEN).

DANSK SØFARTSTIDENDE.

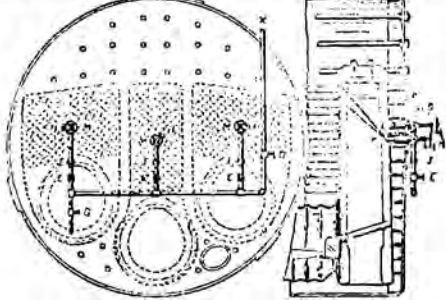
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. December 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Pluder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røggasskammerdørene, hvorved undgås kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower som Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 23-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

OLSKIND



Bedste Olietøj Patent
Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harrsen & Schlier,** Kastrup (Amager)

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let, blødt og klæbefrit.

Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.	Compositioner	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •	

Kjøbennavns Flydedok og Skibsværft.

Ptilal: Ny Kalkbrænderihavn. B.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

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 Eff., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

TUX-RAAOLIE-MARINE-MOTORER

MOTORSPIL MOTOR-DYNAMOER HAM

etc. Leveres fra 4 til 250 H. K.

BRUGES OVER HELE VERDEN

1912 & 1913 **GULD MEDAILLE** 1912 & 1913

TUXHAM --- MASKINFABRIK ---
KJØBENHAVN, VALBY

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Kramtapakser og Skrueakser leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Bøstergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt kursus for befarnes Sø-
mænd, Kokke og Begyndere
fra 1. Novbr., som sædvanlig
35 Kr. månedlig. Nærmere
ved Høvedelse.

VILH. RASCH,
Forstander.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Tilkøbs ønskes.

Moderne lægterbaad, ma-
skine agter, fortrinsvis dimen-
sioner ca. 100' x 21'6" x 9'6",
mindst 8 miles fart lastet.

Tilbud med planer og de-
taljer samt position og pris-
forlangende bedes sendt.

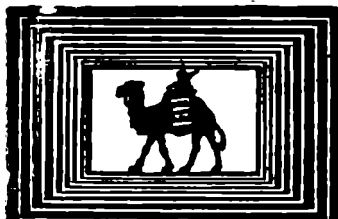
Holger Fischer,

(H. O. 76) Kristiania.

ZOOB. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27. Vestergade.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine

Internationale Agentur for Køb Salg og Bygning af alle Slags Søj- og Dampskibe.

JULIUS OTT

HAMBURG 1.

Ferdinandstrasse 29. • Telegr.: Ott Friedrichshof.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Natteltelefon 427. — Post Box 14

Lauritz kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxøgade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

1. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks og Eftert., Høstløger.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvæk

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

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{R/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

SKF

For at lette Ombygningen af de gamle Glide- og Ringsmøreløjer
med **S. K. F.** Kugleløjer under Julestandsningen, har vi foretaget

En betydelig Prisnedsættelse

paa Støbegodset til vore

SKF Transmissions-Kugleløjer.

Forlang Prisliste og Tilbud.

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 17. December 1914.

Den 10. ds. har den tyske Priseret i Kiel afsagt en Dom, ved hvilken to danske og seks norske Skibe erklæres for gode Priser tillige med deres Ladninger (der for de fleste Vedkommende bestod af »Pit Props«, og for et af de norske Skibes Vedkommende af Gaskul) og hjemfaldne til Konfiskation. Denne Dom, der maa forekomme enhver uheldet Betragter som lidet stemmende med den Anseelse, som de tyske Domstole hidtil har nydt paa Grund af deres Upartiskhed og Grundighed, kan ikke undgaa at vække den største Farbavselse og dyb Misstemning i alle Søfartskredse i de tre nordiske Lande. De mange opbragte svenske Skibe trues jo nu af den samme Skæbne.

De danske Skibe, som er ramt af denne Dom, er Dampskibet »Sara«, tilhørende Dampskibsselskabet T o r m, og Dampskibet »Alfred Hage«, tilhørende S v e n d s e n & C h r i s t e n s e n. Begge Skibene var paa Vej til England, da de for et Par Maaneder siden blev stoppet i Østersøen af tyske Orlogsskibe og indbragt til Swinemünde. Her har de siden henligget sammen med mange ligeledes indbragte norske og svenske Skibe for at afvente Priserettens Afgørelse. Denne har saaledes ladet vente længe paa sig, og har nu faaet et Udfald, som er imod al Forventning.

De paagældende Rederiers Interesser har under Sagen været varetaget af en af Nordisk Skibsrederforening engageret dygtig, tysk Advokat, assisteret af Foreningens Sekretær, Overretssagfører M a g n u s og paa de danske Rederiers Vegne bistaaet af Overretssagfører W i n t h e r.

Ubearbejdet Træ var paa det Tidspunkt, da de danske Skibe blev opbragt, blevet erklæret for betinget Kontrabande, men som saadan kan det i Følge Londondeklarationen, som den tyske Regering selv har erklæret at ville rette sig efter, kun opbringes, naar det bevises, at Varerne er bestemt til Brug for en fjendtlig Stats Krigsmagt eller Centralforvaltning, eller der er Formodning om, at Varerne har denne Bestemmelse ved at være adresseret til de fjendtlige Myndigheder eller til en Forretningsmand etableret i fjendtligt Land, og det er vitterligt, at denne Forretningsmand forsyner Fjenden med Genstande og Materialer af denne Art. Det samme er Tilfældet, hvis Forsendelsen er bestemt til et fjendtligt befæstet Sted eller et andet Sted, som tjener som Basis for den fjendtlige Krigsmagt, dog finder denne Formodning ikke Anvendelse paa Handelsskibet selv, som er paa Vej til disse Steder, og hvis Egenskab af Kontrabande skal bevises.

Foreligger ovennævnte Formodninger ikke, anses Bestemmelsen at være tilladelig.

Overfor de opstillede Formodninger tilstedes Modbevis.

De danske Rederier har derfor fremskaffet en Række under Ed afgivne Erklæringer fra Afsenderne, Befragterne, Ladningsmodtagerne, Kulmineererne samt konsulære Autoriteter, gaaende ud paa, at det paagældende Træ var bestemt til Kulminerne til privat Brug, og ikke til den engelske Regering.

Priseretten i Kiel har imidlertid forkastet disse Erklæringer, uagtet det tilmed vides, at enhver af de engelske Kulminer, hvortil Trælasten skulde være anvendt, er paa private Hænder.

Som det forlyder, har endogsaa selve den tyske Rigs-

kommissær, der er en Slags offentlig Anklager, indstillet til Priseretten, at saavel Skibe som Ladningerne burde frigives, men alt har været forgæves; Skibene er blevet erklæret for gode Priser.

De dansk Skibes Konfiskation betyder et Tab paa c. ½ Million Kr., og Nordmændene lider ved at miste deres Skibe et Tab paa c. to Millioner Kr.

Disse Tab dækkes ganske vist af Krigsforsikringen, men Dommen, der vil blive appelleret til Overpriseretten i Berlin, maa forekomme at være et Brud paa givne Erklæringer og i Modstrid med alle Deklarationer og Konventioner, og vil selvfølgelig berede Rederierne meget betydelige Tab ved Savnet af deres Skibe under de nuværende Konjunkturer, selv om Skibene senere skulde blive frikendt.

Tysklands senere Kontrabande-Erklæringer og Udlægning af Miner i Østersøen i Forening med Priseretsdomme som den ovennævnte kan kun virke i høj Grad hæmmende paa den neutrale Skibsfart og spærrer faktisk Østersøen for denne.

Om den samme Sag skriver »Norges Handels og Søfartstidende« den 10. ds. følgende:

»Naar man har talt om en »Nordspærring«, saa har det været en Overdrivelse. Der kan have været Vanskeligheder nok ogsaa paa den Kant; men nogen Spærring har der ikke været i dette Ords virkelige Betydning.

Østersøen maa derimod betragtes som praktisk talt spærret for den neutrale Skibsfart, naar denne ikke er til direkte Fordel for Tyskland.

Vi skal ikke her beskæftige os nærmere med, at Kontrabandeerklæringerne medtager løst og fast. Der er officielt protesteret imod den Mangel paa Hensyn, som er vist ved disse omfattende Erklæringers Udstedelse. Derimod skal vi se lidt paa den Maade, hvorpaa Spærringen er iværksat.

Man har for det første i hvert enkelt Tilfælde ladet en bestemt Fart passere en Tid for saa pludselig at kaste sig over den og ødelægge den.

Dette var Tilfældet med den finske Rute. Overfor den svenske Rute gentog det samme sig. I det sidste Tilfælde synes Tyskerne at have udlagt Miner i denne neutrale Rutes Farvand udelukkende i den Hensigt at stoppe den. Der blev ikke i Tide givet Varsel, og Følgen er blevet, at neutral Ejendom er tabt og neutrale Undersaatter er dræbt efter at være gaaet i den Fælde, man har stillet netop for dem.

Ogsaa Propsfarten fik Lov at passere en Tid, før man gav sig til at iværksætte Masseopbringelser. Havde man taget den første Propslast, som passerede, vilde Opbringelserne ikke have antaget et saadant Omfang. Der var da blevet mindre at konfiskere.

For Skurlastens Vedkommende er man gaaet tilværks paa lignende Maade. Naar man her ikke kom til at opbringe flere Fartøjer, skyldes det, at Krigsforsikringen og Rederne belært af Erfaringen, lod alle de Baade udlosse, som de kunde naa at faa sendt Meddelelse til.

Men ogsaa her er man gaaet til i længere Tid at tilbageholde Baade, bestemt til neutrale Havne, og en Baad blev vist ind paa neutralt Omraade, hvor man vedblivende bevogter den.

Hertil kommer saa Priseretsbehandlingen i Kiel. Forholder det sig saaledes som telegrafisk meddelt at der stilles Forlangende om, at Skibet skal føre Bevis for Ejendomsforholdet og Bestemmelsen af betinget Krigskontrabande, saa er det i aabenbar Strid med Londondeklarationens Artikel 33 og 34, som den tyske Regering selv har erklæret at ville følge.

Betinget Kontrabande kan i Henhold til Artikel 33

opbringes, naar det bevises, at Varerne er bestemt til Brug for den fjendtlige Stats Krigsmagt eller Centralforvaltning.

Dette skal altsaa bevises selvsagt af den opbringende Magt. Derimod forlanges ikke Bevis for, at Varerne er bestemt til Private. Man gaar uden videre ud fra, at dette er Tilfældet, hvis det modsatte ikke er bevist.

Med Hensyn til Bevisførelsen opstilles der i Artikel 34 en Del modificerende Regler.

Der er efter disse Formodning om, at Artikler, som henregnes til beløgt Kontrabande, er bestemt til Brug for den fjendtlige Stats Krigsmagt eller Centralforvaltning, naar Varerne er adresseret til de fjendtlige Myndigheder, eller til en Forretningsmand etableret i fjendtligt Land, og det er vitterligt, at denne Forretningsmand forsyner Fjenden med Genstande og Materialer af denne Art. Det samme er Tilfældet, naar Ladningen er bestemt til et befæstet Sted eller et andet Sted, som tjener som Basis for den fjendtlige Krigsmagt; dog finder denne Formodning ikke Anvendelse paa Handelsskibet selv, som er paa Vej til et af disse Steder, og hvis Egenskab af Krigskontrabande skal bevises.

Foreligger ikke ovenstaaende Formodninger anses Bestemmelsen at være tilladelig. Modbevis tilstedes.

Man kan ganske vist gaa ud fra, at hverken Gasværket i Helsingfors eller de britiske Mineejere giver Anledning til nogen grundet Formodning af den Art som ovenfor nævnt. Men antagelig er det en eller anden af de i Artikel 34 nævnte Formodninger, som har givet Paaskud for at kræve Modbevis. Det næste Skridt har saa været at afskære Modbeviset ved paa Forhaand at erklære de eneste Bevisligheder, som kan skaffes, for at være ugyldige.

De fra tysk Side udstedte Erklærings Indhold, den Maade hvorpaa udstedte Bestemmelser haandhæves, og den Fortolkning Priseretten i Kiel synes at have givet de Regler den tyske Regering har erklæret at ville følge, udsætter den neutrale Skibsfart for den rene Vilkaarlighed.

Konsekvensen af dette i Forbindelse med de hensynsløse Mineudlægninger uden Varsel i det aabne Hav, maa blive, at de neutrale Skibe saavidt mulig holder sig borte fra det Hav, som kontrolleres af den tyske Flaade.

Hvis de gaar ind i Østersøen efter en lovlig Last, kan de aldrig vide, om den ikke er blevet erklæret for Kontrabande, før de kommer ud og i saa Fald er deres Skæbne uvis.

Selv om man paa det omhyggeligste følger Bestemmelserne og i god Tro afgaar i lovligt Ærinde, viser Erfaringen, at man alligevel kan falde i en eller anden Fælde, som er opstillet i Mellemtiden.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Under 15. f. M. er der udstedt et kgl. italiensk Dekret angaaende fremmede Skibes Ophold ved italienske Søbefæstningsværker.

Dekretets vigtigste Bestemmelser er indeholdt i dets 1ste Artikel, der fastsætter, at naar et Sofort sættes i Forsvarstilstand, kan dets Kommandant paalegge fremmede Krigsskibe og fremmede og italienske Handelsskibe, som ligger opankret i den forbudte Zone, at begive sig ud paa Havet eller andetsteds hen i en Afstand af over 6 Sømil fra Fortet. Skibet, som faar dette Paalæg, skal fjerne sig inden 12 Timer. Fortets Kommandant er bemyndiget til at træffe de fornødne Foranstaltninger angaaende de Skibe, som ikke i den angivne Tid kan fjerne sig, og kan angive dem et bestemt Sted, hvor de da skal føres hen til. Hvis Skibene nægter at forlade det angivne Territorium, kan Kommandanten tage Tilflugt til alle efter Omstændighederne fornødne Forholdsregler.

Advarsel til danske Trawlere. Den kgl. Gesandt i London har i Indberetning til Udenrigsministeriet d. 10. ds. tilraadet, at det indskærpes Førerne af dan-

ske Trawlere, der gaar paa Fiskeri i Farvandene omkring Storbritannien og Irland, forinden de begynder at fiske, paa det nøjeste at skaffe sig Underretning om; hvilke Farvande der af en eller anden Grund henregnes til de forbudte Arealer, og hvilke Forholdsregler de iøvrigt under de nuværende urolige Forhold vil have at iagttage for ikke at blive forulempet. Gesandten gør specielt opmærksom paa, at Førere af Trawlere, der gaar paa Fiskeri i Farvandet mellem England og Irland, maa vise den yderste Forsigtighed for ikke at udsætte sig for Ubehageligheder og deres Redere for betydelige Tab.

Det tilføjes, at det britiske Admiralitet i Begyndelsen af indeværende Maaned har udstedt en Befaling i Grimsby, hvorefter det er forbudt Udlændinge at sejle om Bord i britiske Trawlere.

Priseretterne i Storbritannien og Irland. Handelsministeriet meddeler: Fra den danske Gesandt i London har Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, hvilke Bevisligheder der vil være at fremskaffe af Modtagere af Varepartier om Bord paa Skibe, hvis Ladninger kommer for Priseret i Storbritannien og Irland. Nærmere Oplysninger herom meddeles i Udenrigsministeriet og Handelsministeriet.

Handelsministeriet meddeler:

Trafiken paa Raumo standset. Udenrigsministeriet har i Henhold til telegrafisk Indberetning fra den kgl. Gesandt i Stockholm meddelt, at Trafiken paa Raumo og andre finske Havne fra den svenske Østkyst foreløbig er standset. Der er dog indledet Undersøgelser angaaende nævnte Trafiks Genoplagelse. Større Godsforsendelser over Sverigs Nordgrænse er næppe mulig.

Lovforslagene om Bogø Lodseri og om Lodsloven. I Folketingets Møde den 10. ds. vedtoges enstemmigt ved 3dje Behandling Lovforslagene om Nedlæggelse af Bogø Lodseri og om Udsættelse af Lodslovens Revision, hvilke Lovforslag dermed er færdige fra Rigsdagen.

Damperen Nygaards Vrag synker vedblivende dybere og dybere i Sandet ude ved Graadybs Barre. Muligheden for at redde Lasten bliver derfor mindre og mindre. Søen er stadig urolig, men dog gør to af Svitzers Bjergningsdampere og Fano Bjergelav Forsøg paa at bjerge Ladningen. Elleve Baller Bomuld er bragt ind til Eshjerg Havn og paa Skallingen og Fano Forstrand er drevet c. 30 Baller Bomuld i Land.

Sejladsen paa Trollhätte-Kanalen. Det kgl. Konsulat i Göteborg har til Udenrigsministeriet indberettet, at Trollhätte-Kanalen fra den 22. d. M. er spærret for den almindelige Sejlads Vinteren igennem.

Dødsfald. Skibsfører Hambroe-Møller er den 8. ds. pludselig afgaaet ved Døden paa et Hotel her i Byen, ramt af et apoplektisk Tilfælde. Den Afdøde opnaede kun en Alder af 47 Aar.

Sejladsen paa Sundsvall. Firmaet Swedberg & Kronberg, Sundsvall, meddeler os den 8. ds., at Vejret der har været mildt og Sejladsen uhindret med Undtagelse af de øvre Lastepladser i Alnösund, hvor Dampene kun har kunnet naa ind ved Isbryderhjælp. Distriktet vil antagelig være tilgængeligt til denne Maanedes Slutning. Der ventes 20 Dampere endnu dertil for Losning og Lastning.

Fra Dampskibsselskabet Thore har vi modtaget Fartplan for Selskabets Skibe, mellem Kjøbenhavn, Færøerne og Island, via Leith, i 1915. Det ses af denne, at der for dette Aar er planlagt 22 Rejser i hver Retning med Anløb af de vigtigste Havnepladser paa Færøerne og Island.

Paa Grund af Jule- og Nytaarshelligdagene vil næste Nummer af *Dansk Søfartstidende* først udkomme Mandag den 28. ds. og det første Nummer i det ny Aar, Torsdag den 7. Januar.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 14/1914, afsagt den 22. April 1914, Carl Wohlenberg som Generalagent for The Gans Steamship Line mod A/S. Dansk Svovlsyre- og Superfosfat-Fabrik.

I Følge Konossement, dateret Port Tampa Florida den 12. August 1913, havde S/S. »Trojan« indtaget et Parti paa c. 3,100 Tons Florida Fosfat Rock at levere i Kastrup Havn. Skibet ankom den 19. September udfør Kastrup, hvor Lødsen lagde det for Anker paa 6 Favne Vand, idet det med sit Dybtgaaende ikke kunde komme nærmere til Land. Modtagerne, der viste sig at være A/S. Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik, meddelte Kaptajnen, at de agtede at aflage Ladningen fra det Sted, hvor Skibet laa opankret, og saaledes skete det, idet Modtagerne sendte Pramme ud til Skibet, og i disse førtes Godsset ind til en Selskabet tilhørende Lade- og Losselbro, hvorfra det ad Spor førtes til Fabriken. Ved Fragtens Betaling til Skibets henværende Agenter fradrog Modtagerne Udgifterne ved Lægtningen, beregnet à 1 Kr. pr. Ton eller ialt Kr. 3,054.65, imod hvilket Fradrag der blev protesteret paa Tidsbefragternes, The Gans Steamship Lines, Vegne.

I Følge et andet Konossement, dateret Port Inglis den 17. December 1913, havde S/S. »Alcazar« indtaget et Parti paa 3,100 Tons Fosfat at levere i Kastrup Havn eller saa nær dertil, som Skibet med Sikkerhed kunde komme.

Da ogsaa for denne Lasts Vedkommende The Gans Steamship Line var Forfragtere, og A/S. Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik var Modtagere, blev der i Anledning af den om Lægtningens opstaaede Uoverensstemmelse truffet den Aftale, at Selskabet skulde aflage Ladningen paa samme Maade som forrige Gang, hvorefter det vilde være at afgøre ved Domstolene, hvem af Parterne der skulde betale for Lastens Ilandbringelse.

Skibet ankom udfør Kastrup den 2. Februar 1914, og den 11. samme Maaned var Lösningen tilendebragt. Modtagerne har derefter i Fragten fradraget et Beløb af ialt Kr. 3,109.45.

Under Henviisning til denne Sagsfremstilling har Carl Wohlenberg, som Generalagent for The Gans Steamship Line, anlagt denne Sag, under hvilken han paastaar A/S. Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik tilpligtet at betale de to ovennævnte Beløb, tilsammen Kr. 6,164.10, med Renter til Betaling sker.

De Indstævnte procederer til Frifindelse.

Det fremgaar af Sagens Oplysninger, at The Gans Steamship Line to Gange tidligere, nemlig i 1909 og 1912, har haft Dampere til Kastrup med Fosfat til de Indstævnte, som modtog Ladningen paa samme Maade, som nu sket; at de Indstævnte ved disse tidligere Lejligheder selv afholdt Udgifterne ved Ladningens Ilandbringelse; at de da foreliggende Certepartier ikke indeholdt nogen Bestemmelse om Lægtning; at der senere i Londoner-Certepartiformularerne er optaget en herom handlende Klausul, som ogsaa findes i de til Grund for de ovennævnte to Konossementer liggende, paa dette Punkt i det væsentlige enslydende Certepartier, der er afsluttet i London hen-

holdsvis den 13. Juni og den 13. November 1913. I det første af disse udtales, at Skibet efter at være lastet skal afgaa til Aarhus, Aalborg eller Kastrup — én eller to Havne efter Befragternes Valg —, og i det sidste udtales, at Skibet skal afgaa til Aalborg, Aarhus eller Kastrup efter Befragterens Valg, som beordret ved Konossementets Underskrift eller saa nær dertil, som det med Sikkerhed kan naa, idet Skibet lægtrer om fornødent . . . Herefter indeholdes i begge Certepartier saalydende Klausul:

»Lasten skal bringes til Skibssiden og lages fra Skibssiden frit for Risiko og Udgifter for Damperen (Skibet) uden Hensyn til nogen Havnecutyme i modsat Retning, (men) Lægtning til Lossehavnen, om nødvendigt, skal være for Redernes Regning, men Befragternes Risiko«.

Den Omstændighed, at de Indstævnte har været ude af Stand til at anvise Skibet Losseplads i Kastrup Havn, hvor Dampere som »Trojan« og »Alcazar« ikke kan gaa ind, og at som Følge heraf hele Lasten har maattet Ilandbringes ved Lægtning, kan ikke, som af Citanterne forment, gøre Lægtningsklausulen i Certepartierne uanvendelig. Indholdet saavel af Certepartiet som af Konossement vedrørende »Alcazar« synes ogsaa at vise, at denne Eventualitet har været forudsat ved Dokumenternes Oprettelse, jfr. for Certepartiets Vedkommende Ordene: . . . Kastrup . . . eller saa nær dertil, som det med Sikkerhed kan naa, idet Skibet lægtrer om fornødent«.

Da der ej heller i det øvrige oplyste findes noget, der kunde berettige til at indskrænke den ovenciterede Klausul, der maa omfalte en Ilandbringelse af Godsset, som den her omhandlede, vil Citanterne ikke kunne undgaa at bære de hermed forbundne Udgifter, og da de af de Indstævnte herfor beregnede Beløb ikke er Genstand for Tvist, vil de Indstævntes Frifindelsespaastand være at give Medhold.

Sagens Omkostninger, som begge Parter har paastaat sig tilkendt, findes Citanterne at maatte godtgøre de Indstævnte med 200 Kr.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Kutyme i Kornforretningen.

Et Skib, der lossede Majs i Cork, blev ved Fragtopgørelsen belastet med Halvdelen af Udgifterne ved at fylde Kornet i Sække.

Foreningen tilskrev i den Anledning paa Rederiets Anmodning sine Advokater i Belfast og forespurgte, om de kendte til, om der var nogen Kutyme, som paalagde Rederiet disse Udgifter og har faaet følgende Svar:

»I Henhold til Deres Anmodning har vi foretaget Undersøgelser hos Folk i Kornforretningen, som er vel kendt med denne Bys Kutymen, og har faaet oplyst, at en Kutyme som nævnt har eksisteret i de sidste 40 Aar. Det synes oprindelig at have været en Kutyme vedkommende Udgifterne ved Maaling af Korn stuveløst i Rummel. Da man begyndte at veje Korn i Stedet for at maale det, blev Kutymen overført paa Vejningsudgifterne. Ved den nuværende Vejemetode er det nødvendigt først at fylde Kornet i Sække, og det Fradrag, som er gjort i Fragtopgørelsen er derfor i Virkeligheden et Bidrag til Vejningsudgifterne. Kutymen synes os fornuftig, og hvis den ikke fandtes, er det ikke udelukket, at Rederiet efter Certepartiet maatte bære hele Vejningsudgiften. I England er det Ret, at hvor Vejning eller Maaling er nødvendig for at udregne Fragtbeløbet, maa Rederiet betale Vejnings- eller Maalingsudgifterne, medmindre det er ordnet anderledes ved Kutyme eller Overenskomst.«

Losning af Jernerts i Cardiff.

Foreningen finder det nødvendigt at henlede sine Medlemmers Opmærksomhed paa Transporten af »iron ore«

fra Nordspanien til England. Det er nemlig hændet, at Skibe som har været sluttet for almindelig »iron ore« i Stedet herfor har faaet, hvad man kalder »heated ore«, et Produkt, som er mere pulveriseret og som derfor indeholder adskillig mere Støv end sædvanlig Jernerts. Paa Grund heraf er den vanskeligere at losse, ligesom den ogsaa er meget generende for Arbejderne, da Støvet angriber deres Hænder og Ansigt. I nærværende Tilfælde blev Lasten lossen i Cardiff. Den gængse Pris for Lösning er her 1/ pr. Ton, men paa Grund af Ertens Beskaffenhed forlangte Arbejderne £ 40 ekstra, som man tilsidst maatte gaa ind paa at betale for at faa Lasten lossen. Foreningen tillader sig derfor at gøre dem af sine Medlemmer, hvis Baaede er engageret i denne Fart, opmærksom paa dette Forhold, saa de i Tide kan tage deres Forholdsregler.

Fragtmarkedet.

Stedvis er Fragterne steget yderligere i Ugens Løb. i Særdeleshed fra Amerika, og Markederne ligger overall meget fast. Eksempelvis skal anføres, at der for 1,200—1,500 Tons Baaede er betalt 20/ for Majs fra London til Danmark, og for Korn fra Northern Range til Skandinavien er Raten kommet op paa 9/ pr. Januar. Der er fremdeles et betydeligt Tonnagebegær fra de fleste Kanter, og der betalles iøvrigt som følger:

Østen. Soyabønner Vladivostok 45/ Kjøbenhavn (8,500), Januar—Februar. Filippinerne 50/ Marseille/ U. K., »Coprak«-Basis. Ladedage fra 25. December. Ris Saigon 37/ Marseille, Havre eller Dunkerque, December. 35/ Kolsichang/London eller Liverpool. Ert. Bombay/ Manchester 20/, Mostyn 21/.

Middelhavet. Bomuldsfrø etc. Aleksandria/London eller Hull 9/6 pr. 60 Kbf., prompt. Salt Trapani/Vestnorge 14—15 Kr. pr. Ton. 14/6 fra Tunis eller Torreveja, 13/6 fra Setubal. Ert. Huelva 10/ Nordstaterne, f. d., December; La Goulette 11/ Tyne, Middlesbro eller West Hartlepool, f. t. (3,800), December. Fra Bilbao sluttedes til 8/ Middlesbro. (3,100), prompt.

Nordamerika. Tungt Korn fra New York, Baltimore etc. 7/3 à 7/6 Algier, Sydfrankrig, Vestitalien eller Piræus, 9/ à 9/3 Skandinavien, Januar. New Orleans eller Galveston 5/6 Englands Vestkyst, 5/7½ Østkysten, 8/ à 8/3 Vestitalien, 9/6 à 10/ Skandinavien, Januar. Bomuld etc. Savannah eller Wilmington 55/ à 57/6 Liverpool eller Manchester, 60/ Lösning begge Havne, 20. December—15. Januar, paa Form. »O«, fra Galveston 72/6 Liverpool, December. Til Skandinavien er Raten for Bomuld og/eller Bomuldsfrø kager henholdsvis fra Savannah etc. og Golfen c. 45/ og 47/6 paa Netto Charter pr. Januar/10. Februar.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 33/ à 35/ U. K., c. 40/ Vestitalien eller Sydfrankrig. 55/ Holland, 52/6 à 55/ Skandinavien, alt pr. Januar—Februar. Havreladninger fra Bahia Blanca 45/ U. K. pr. Januar—Februar. Buenos Aires eller La Plata 50/ à 51/3 Skandinavien pr. Februar.

Østersøen. Laster knappe. Der betalles Hfl. 20 D. D. B. Hernösand (tre Pl.)/Amsterdam (750 Stds.), Lumpsum Fres. 25,000 for Træmasse Sundsvall/Rouen for en 87,000 Kbf. Damp. For Træmasse Königsberg/Zarate noteres c. 27/6. Göteborg/Østkysten c. 35/ for skaaren Last.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth c. 12/ Danmark (1,200—1,500), 14/ Rouen (3,000), 13/9 St. Nazaire, 15/6 Algier (3,800), 16/ Oran (1,600), 15/9 Barcelona (2,200), 18/6 à 19/ Genua etc. (4,000—5,000), 18/6 Neapel (1,500), 13/ Las Palmas, Hull 16/ Geste, 12/ Dieppe (2,300), 14/ Rouen, 17/6 Genua (3,000). Fra Cardiff eller Newport 13/ à 14/ Rouen, Fres. 13:50 Bordeaux (4,200), 12/ Lissabon (1,500), 13/ Gibraltar (1,100), 15/ Barcelona (3,200), 16/ à 17/ Malta, 16/6 Genua, Savona, Neapel eller

Livorno (4,800—6,000), 19/ Aleksandria, 20/ PortSaid, 16/ à 16/6 River Plate (6,000), 17/3 Rosario (4,200).

(Skrevet den 15. December 1914.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der vedvarende Stillehed med Sejlskibe i denne Fart udover enkelte Skibe, der holdes i Fart Vest for Storbritannien.

Der tilbydes nogle faa Fragter fra aabne Havne til tilsyneladende sejlbare Fragtraler, men Rederne foretrækker paa Grund af de uhyggelige og farlige Forhold. Vinter med Storme, slukkede Fyr, Minespærringer, Minefarer paa Søen etc., at lade Skibene forblive oplagte. Returfragter Vest fra ligger ligeledes stille og der er foreløbig ikke nogen Udsigt til at sætte Skibene i Fart.

Angaaende de mindre Skibe er det egentlig kun Kjøbenhavn, som viser nogen Interesse, og som ogsaa har sluttet til ret gode Raler, saaledes for Majs til Aarhus og Fredericia 4½ Kr., Bornholm 5 Kr., Nykjøbing Sj. 4½ Kr. (Majs i Sække), for Hvede til Helsingborg 12 Øre, Vejle 20 Øre, Bomuldsfrø kager til Bogense 5 Kr. samt Sojakager til Jylland 4 Kr. Overdrevent mange Laster er der ikke, men saa godt som heller ingen fragsøgende Skibe.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Ved 3. Eksamen i 1914 var af Skolen indstillet ialt 32 Elever, nemlig 12 til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling), 19 til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) og 1 til Sætteskipperproven. 1 Elev bestod ikke i Engelsk og 1 ikke til Sætteskipperproven. De øvrige bestod alle.

Havarier og Forlis.

Pregel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til England mistet et Skrueblad og er returneret til Frederikshavn for at faa Reserveskruen paasat.

Nygaard, Dpsk. strandet udfor Eshjerg, er under Stormen drevet en Smil længere ind, hvor det er sunket. Bjergning foreløbig umulig. Af Ladningen, der bestaar af Foderstoffer, er intet reddet.

Norne, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Raumo (Finland) indkommet hertil med Skade paa Roret; maa reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Passagerdamperen »Nordfjord I« (Stabelnummer 146), der bygges ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Nordre Bergenhus Amts Dampskibe i Bergen, blev den 9. ds. sat i Vandet fra Værftet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Norsk Veritas højeste Klasse, er 167 Fod langt i Hoveddækket, 26½ Fod bredt og 14 Fod 1 Tomme dybt; Maskinen bliver triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 775 ind. HK., og Kedlen udrustes med Willh. Schmidts Overheder.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Fragt- og Passagerdamper til Kjøbenhavn.

Nyt Diesel-Motorskib. En vellykket Prøvetur afholdtes den 12. ds. i Sundet med Dobbeltskruet Diesel-Motorskibet »Pacific«, bygget af A.S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri for Regning Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm.

»Pacific« er det 5te af en Række af Diesel-Motorskibe, som dette Rederi har bestilt hos Burmeister & Wain og er uført efter samme Tegninger og Plan som de foregaaende Susterskibe.

Dimensionerne er: 362' × 51'3" × 34' til Shelterdækket og Skibets Dødvægt Bæreevne er 6,500 Tons.

De to Hoved Skibs Diesel-Motorer, der hver har 6 Cylindre, udvikler tilsammen 2,000 ind. HK.

Der findes smukt udstyrede Kabine om Bord for et mindre Antal 1ste Klasses Passagerer, men ellers er Skibet indrettet med Fragt-

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynstøven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *italienske Fyrs* Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne* er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2405. Østersøen. Gjedser-Rey—Warnemünde. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 71/3375, Berlin 1914.)

Mellem *Gjedser-Rey* og *Warnemünde* ligger i 17 m Vand et Vrag, af hvilket der er Dele synligt over Vandet. En Vraglystønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt c. 100 m N. for Vraget. 54° 21', 8 N. 12° 11', 5 E.

2406. Sverrig. Hellevik. Fyr atter tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1229, Stockholm 1914.)

Hellevik Fyr holdes tændt indtil videre. 56° 00' 55" N. 14° 42' 08" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 63/2122, København 1914.)

2407. Sverrig. Stockholms Skærgaard. Sandhamn. Stålbådan Fløjtetønde drevet fra Station.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1228, Stockholm 1914.)

Stålbådan Fløjtetønde er drevet fra Station og ligger nu paa c. 59° 15' 50" N. 19° 03' 00" E. Den vil snarest atter blive bragt paa Plads.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2408. Danmark. Storo-Bælt. Sprogo W. Vrag afmærket.

Jagten *Freja* er sunket i *Vester-Renden* i 20 m Vand 2,17 Sm 70° (misv. E. 7/8 N.) fra *Nybyrg Kirke*. En grøn Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt SW. for Vraget i 15 m Vand. 55° 19 1/4' N. 10° 51 1/4' E.

2409. Danmark. Store-Bælt. Kallundborg. Fyr tændt.

I *Kallundborg* Havn er installeret en rød Lanterne 59 m 6" (misv. N. t. E. 3/8 E.) fra det grønne, faste Fyr paa E.-Molens Hoved. Flammens Højde: 6 m. Brænder kun, naar Postskib ventes. Havnen: 55° 40', 6 N. 11° 05', 6 E. (Kort Nr. 211, 220, 227 og 251. Danske Lods Side 327. Havne-Lods Side 83 og 84. Fyr. Fort. Nr. 263 A.)

(„Notice to Mariners“ Nr. 47/3845, Washington 1914.)
En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt c. 90 m E. t. S. for Vraget af Bugserbaanden *Lutber C. Ward*. 40° 27' 57" N. 73° 55' 37" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 75/2394, København 1914.)

2425. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Choptank Floden. Dogwood. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 47/3847, Washington 1914.)

Paa *Tilghman Island* Værft i *Dogwood* Havn er tændt to hvide, faste Fyr, som, holdt overet i Pejling 320°, leder gennem Løbet til Værftet. 38° 42' 30" N. 76° 19' 45" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2426. Panama. Limon Bugt. Colon. Christobal Harbor. Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 69/3353, Berlin 1914.)

Paa W.-Siden af Grunden ved Yderenden af Molen ud for *Christobal* Pynt ligger en sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Tønden ligger i 9,7 m Vand 285 m 283° (misv. W. 3/4 N.) fra Enden af Molen.

Ved Besøjlingen af Havnen advares man mod at komme S. for Linien fra denne Tønde til den under Bygning værende Pier Nr. 7 eller mellem Tønden og Molen.

Ved Stenkastningen ved Molens Yderende ligger en Spiritønde i 4,9 m Vand ved et smalt Baadeløb. Baade maa ikke gaa mellem Tønden og Molen.

Christobal Pynt: 9° 21 1/4' N. 79° 54 3/4' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1786, København 1913.)

2427. Hollandsk Guyana. Suriname. Nickerie-rivier. Afmærkning inddraget.

(„Bericht an Zeeverzenden“ Nr. 291/2669, 3-Gravenhage 1914.)

Paa Grund af Forandringer i Farvandet er alle Tønder ved Mundingen af Floden inddraget. 5° 59' N. 57° 02' W.

2428. Brasilien. Barra Grande—Maceió. Oplysning om Kystlinie.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1787, London 1914.)

Kystlinien mellem *Barra Grande*, 9° 02' S. 35° 16' W., og *Maceió*, 9° 40' S. 35° 42' W., er rapporteret at ligge 3 Sm W.-ligere end vist paa *eng.* Kort Nr. 891, 892 og 529.

2429. Brasilien. Abrolhos Channel. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1790, London 1914.)

Vraget af Damperen *Santa Catarina* er sunket 4 1/2 Sm 198° (misv. SW. t. S. 1/8 S.) fra *Abrolhos Rocks* Fyr paa *Santa Barbara Island*. 18° 02' S. 38° 43 1/2' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2430. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. Afmærkning af Skydeplads inddraget.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 463/952, Genova 1914.)

Afmærkning af Skydepladsen for Torpedoer mellem Øen *Tino* og den E.-lige Kyst af Bugten er inddraget. *Tino*: 44° 01 1/2' N. 9° 51' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1440, København 1914.)

2431. Italien W.-Kyst. Civitavecchia. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 457/936, Genova 1914.)

I Begyndelsen af 1915 forandres Fyret ved SE.-Enden af den gamle Bølgebryder til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 0,75 s., Mørke 4,25 s. I øvrigt uforandret. 42° 05' 24" N. 11° 47' 11" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

2432. Sverrig. Bekendtgørelse vedrørende Grænser for Soterritoriet.

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet regner *Sverrig* sit Soterritorium indtil 4 Sm fra den yderste Del af Kysten, Øer eller Skær, der ikke er bestandig overflydte.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2410. Danmark. Kattegat. Limfjorden. Egense. Vrag afmærket. Tæt E. for Vraget af Skonnerten *Hoffalia*, der er sunket paa Kanten af Landgrunden ud for *Egense* Fyr i 3 m Vand, er udlagt en Vragvager. *Egense* Fyr: 56° 58' 52" N. 10° 18' 20" E.
2411. Danmark. Kattegat. Læsø-NW.-Rev. Fyr atter i Orden. *Læsø-NW.-Rev* Fyr er atter i Orden. 57° 17' 38" N. 10° 46' 01" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 72/2333. København 1914.)
2412. Sverrig. Skagerrak. Stångeskär. Fyr midlertidig slukket. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1233. Stockholm 1914.) Paa Grund af Beskædigelse er *Stångeskär* Fyr slukket. Det vil snarest blive tændt igen. 58° 39' 41" N. 11° 11' 35" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2413. Norge. Trondhjem. Advarsel. Udenrigsministeriet meddeler, at Forsvarschefen for *Ardenes* Afsnit har udstedt følgende Bekendtgørelse:
Hvilketsonhelst indpasserende Fartøj, som i den mørke Del af Døgnnet ikke stopper ved *Betou*, eller som søger at passere forbi Berøvtingstøtterne, vil — efter forgyves at være varslat ved et løst Kanonskud — straks blive beskudt med skarpt.
Betou: 63° 39' N. 9° 34 $\frac{1}{2}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 71/2173. København 1914.)
2414. Holland. Zuiderzee. Schokland. Fyr forandres. („Bericht aan Zeevaranden“ Nr. 392/2673. s-Gravenhage 1914.) Følgende Fyr forandres antagelig i den sidste Halvdel af December 1914:
1. Det røde og hvide, faste Fyr paa *Schokland* N.-Pynt forandres til at vise hvidt Lys med En-Formkølsel hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., 52° 39' 14" N. 5° 46' 7" E.
2. Det hvide, faste Fyr paa *Schokland* S.-Pynt forandres til at vise hvidt Lys med En-Formkølsel hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2415. Frankrig. Iannion Bugt. Le Pestou. Sømærke forsvundet. („Avis aux Navigateurs“ Nr. 60/272. Rochefort 1914.)
Le Pestou sorte Baake mellem *Le Tanneau* og *Bihit* Pynt er forsvundet. c. 48° 44' N. 3° 33' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2416. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Gloucester. Squam Floden. Tønde udlagt. („Notice to Mariners“ Nr. 47/3836. Washington 1914.)
Squam River Cut Spiritønde 1 er udlagt i c. 3 m Vand 2891 $\frac{1}{2}$ ' (misv. NW. t. W.) fra *Black Rock* Baake og 0 $\frac{1}{2}$ ' (misv. N. t. E. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Gloucester Breakwater* Fyr, som

2417. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Vandragsmærke. Taagesignal gives. („Notice to Mariners“ Nr. 47/3837. Washington 1914.)

- 42° 19' 31" N. 70° 55' 59" W.
Ved *Gallups Island* Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 15 s. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1493. København 1914.)

2418. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Slue. Grund findes ikke. („Notice to Mariners“ Nr. 47/3838. Washington 1914.)
Grunden, som Dampren *Gretton* rapporterede at have stødt paa i *Pollock Rip Slue* c. 200 m NE. for Tønde 2, findes ikke. *Pollock Rip Slue* Fyrskib: 41° 36 $\frac{3}{4}$ ' N. 69° 53 $\frac{3}{4}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2360, pkt. 2. København 1914.)

2419. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Kanal aabnet. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 69/3348. Berlin 1914.)
Cape Cod Kanal, der forbinder *Cape Cod* Bugt med *Buzzards* Bugt, kan foreløbig besjles af Skibe med indtil 4,6 m Dybgaende. Ved Indløbene og paa begge Sider af Broerne over Kanalen anbringes Due d'Alber. Saalænge disse er under Opførelse tillædes det kun at besjle Kanalen imod Stømmen. Dette gælder navnlig Skibe, som slæbes. Lods taas uden ekstra Betaling ved Indløbene.

Paa N.-Siden af Indløbet ved *Cape Cod* Bugt er der en c. $\frac{1}{2}$ Sm lang Bølgebryder, der gaar fra Kysten til 9,1 m's Dybde. Paa Yderenden af denne brænder et Fyr. Paa S.-Siden af Indløbet strækker en kort Bølgebryder sig ud fra Kysten. Midt imellem Bølgebryderen er et 90 m bredt Løb, hvis Midterlinie ligger 130 m S. for den N.-lige Bølgebryder. Uden Løkkendskab bør Skibsførere navnlig for bugserede Skibe kun løbe ind i det E.-lige Indløb under gode Vejrforhold.

Stille Vand indtræffer c. 2 $\frac{1}{2}$ Time før Høj- og Lavvande ved *Boston*. E.-lig Strøm begynder før Lavvande ved *Boston* W.-lig Strøm før Hølvande. Strømmens Maksimumshastighed i Midden af Kanalen er 3 Sm under normale Forhold.

Løbet gennem Broerne er 42 m bredt.
E.-lige Indløb: 41° 46 $\frac{1}{2}$ ' N. 70° 30' W.

2420. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Vrag afmærket. („Notice to Mariners“ Nr. 47/3840. Washington 1914.)

Et Fartøj er sunket i Indløbet til den gravede Kanal til *Cape Cod* Kanal. En rød og sort vandret strøbet Spiritønde er udlagt i 7,3 m Vand c. 25 m SW. t. S. for Vraget. 41° 41' 12" N. 70° 39' 55" W.

2421. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Echo Bugt. Baileys Rock. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde. („Notice to Mariners“ Nr. 47/3841. Washington 1914.)

Baileys Rock Lys- og Klokketønde 1 *BR* er ombyttet med en Lystønde. 40° 54' 13" N. 73° 45' 43" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2035. København 1914.)

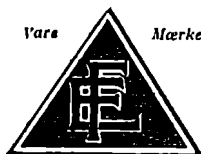
2422. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. North Brother Island. Hindring findes ikke. („Notice to Mariners“ Nr. 47/3842. Washington 1914.)

Hindringen, som Dampren *Seaboard* stødte imod, er forgyves eftersøgt. Paa Tøndens Plads er der 6,1 m Vand, og herfra tilhænger Dybden hurtigt mod W., N. og E. Tønden laa ved Undersøgelsen 12 m E. for sin Plads; den vil snarest blive bragt paa Plads. *North Brother Island*: 40° 48' N. 73° 54' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2036. København 1914.)

2423. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. South Brother Island. Tønde inddraget. Rev borttaget. („Notice to Mariners“ Nr. 47/3843. Washington 1914.)
South Brother North Reef Tønde 3 er permanent inddraget, da Revet, som den

fart paa Sydamerika for Øje. Alle Løse- og Ladespil, Ankerspil og Styreapparat er elektrisk drevet.

I Provoturen deltog Repræsentanter for de to Virksomheder.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

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 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 ostasiatiske Kompagni. St. Croix ank. Trinidad 1. 12. udg. — Tongking afg. Hongkong 9. 12. udg. — Selandia ank. Middlesbro 14. 12. udg. — Tranquebar ank. Bangkok 11. 12. udg. — Rhodesia ank. Norresundby 14. 12. udg. — Transvaal pass. Cadiz 7. 12. udg. — Indien afg. Frederiksstad 8. 12. udg. — Annam afg. Freemantle 9. 12. udg. — Arabien ank. Falmouth 12. 12. hjemg. — Baudon afg. Bangkok 9. 12. hjemg. — Fionia ank. London 29. 11. hjemg. — Kina ank. Port Luis 9. 12. hjemg. — Malakka ank. San Francisco 5. 12. hjemg. — Natal ank. Liverpool 2. 12. hjemg. — Cathay afg. Valparaiso 26. 11. hjemg. — Jutlandia ank. San Francisco 6. 12. hjemg. — Samui pass. Gibraltar 13. 12. hjemg. — Bintang afg. Portland 13. 12. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Kjøbenhavn 13. 12. til Sunderland. — Johan Siom, Wittenkamp, afg. Newcastle 18. 11. til Pensacola. — Harald Klitgaard, Nielsen, afg. Randers 10. 12. til Blyth. — Russ, Petersen, ank. Galveston 11. 12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Svendborg 13. 12. til Galveston. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. New Orleans 12. 12. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Helsingør 13. 12. til New Orleans. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Galveston 4. 12. til Aalborg. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Galveston 19. 11. til Kjøbenhavn. — Newa, Dahl, afg. Brixham 5. 12. til Aarhus. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Newcastle 24. 11. til Galveston.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Blyth 10. 12. — Anna Mærsk afg. Blyth 8. 12. — Arnold Mærsk afg. West Hartlepool 18. 11. — Chassie Mærsk ank. Blyth 10. 12. — Eleonora Mærsk afg. Teneriffe 5. 12. — Hulda Mærsk afg. Huelva 3. 12. — Laura Mærsk ank. Bergen 29. 11. — Lexa Mærsk afg. Korsør 6. 12. — Peter Mærsk afg. Rouen 6. 12. — Sally Mærsk ank. Konstantinøpel 29. 9. — Silkeborg afg. Kjøbenhavn 6. 12.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 3. 12. til Helsingør. — Gulfaxe, Petersen, afg. Baltimore 13. 12. til Svendborg. — Skinfaxe, Hemmingsen, undervejs til New York. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Blyth 10. 12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen ank. Genua 9. 12. — Martha, Christensen, afg. Algier 14. 12. — Elna, Rathje, ank. Genua 15. 12. — Therese, Pedersen, afg. Dunston 15. 12. — Harriet, Larsen, ank. Spezzia 14. 12. — Dagny, Therkildsen, ank.

Dunston 15. 12. — Simone, Olesen, afg. Kjøbenhavn 13. 12. — Jeanne, Olsen, ank. Genua 5. 12. — Vera, Riso, afg. Rochefort 12. 12. — Daisy, Jørgensen, ank. Oran 14. 12. — Annine, Leth, afg. Aberdeen 15. 12. — Betty, Lagesen, afg. Tynen 2. 12.

Thuro. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Granton 10. 12.

Dania. Ely, Lorentzen, afg. Galveston 9. 12. til Kjøbenhavn. — Nelly, Clausen, ank. Kjøbenhavn 2. 12. — Lilly, Bang, ank. Kjøbenhavn 12. 12. — Alexy, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 12. 12. — Dagny, Krabbe, ank. Frederiksstad 12. 12.

Brix Hansen & Co. John, Mathiasen, afg. Masnedsmund 11. 12. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Esbjerg 12. 12. — Nordpol, Nielsen, afg. Norfolk 22. 11. — Fanny, Th. Nielsen, afg. Norfolk 14. 12.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Hans Jensen afg. Baltimore 13. 12. til Kjøbenhavn.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Aalborg 11. 12.

Sejlskibe.

Svendborg. Peter Bom, Jørgensen, ank. Methil 7. 12. — Jørg. Larsen, Mikkelsen, ank. Wisby 7. 12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Odense 10. 12. — Røssing, Larsen, ank. Svendborg 11. 12. — Neptunus, Nielsen, ank. Svendborg 11. 12. — Jørg. Larsen, Mikkelsen, ank. Karlskroun 11. 12. — Ragnhild, Wilde, ank. Svendborg 13. 12. — Danmark, Husfeldt, ank. Fowey 14. 12.

Æro. L. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Gibraltar f. O. 10. 12. — Ansgar, Jørgensen, ank. Lamlash Red 9. 12. — Advance, Bager, ank. Kjøbenhavn 12. 12. — Maagen, Mørtensen, afg. Newfoundland til Gibraltar 11. 12. f. O. — Adele, Weber, ank. Odense Gab 10. 12. — Norden, Rasmussen, afg. Boston 9. 12. til Kerteminde. — Eos, Olsen, ank. Frihavnen 9. 12. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 10. 12. — Juno, Christensen, ank. Kjøbenhavn 11. 12. — Solon, Eriksen, ank. Nakskov 11. 12. — Freja, Nielsen, ank. Sliphavn 11. 12. p. R. t. Karrebæksminde. — Active, Albertine, afg. Newfoundland 12. 12. til Gibraltar f. O.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. December 1914. — Sø- og Handelsretsd. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. — Køb og Salg. — Efterretninger for Søførende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“
steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrollerede Bestetninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

Dansk Fløde-Eksport A/s
ODENSE.

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 A/s

i Kjøbenhavn.

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: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

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: Copensure. Telefon-Nr. 42

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: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 7,5 m (24Fod) 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 ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bityr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Lødefyr. Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebasin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Hals-Barres Fyr 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.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran
Aarhus.	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.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge , naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Kølhalingsplads 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.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 -	Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 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.		Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Fredericia.	I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	Bugsering uforudsæn. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af 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.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 285 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 Lodpenge 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. 460 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. Køhalingplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	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 Lodtakster af 1903; Kulfyldere dog ca. $\frac{1}{4}$ 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet 8 m og i den største Del af Havnen er 7,8 m.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 93 hl) 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 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. 114 og 104 m c. 4,7 og 4,1 m Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, 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.
Horsens.	Sejllebet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlleb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaaet 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 Kølhalsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ 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.	Bolværkepenge: 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 Bejer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande 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 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	Syd fra kan man gaa til Havnen med 12 Fods, Øst og Nord fra med 11 Fods Dybtgaaende. I Indlebet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved de forreste Bolværker, 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 Kølhalspladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbeddinger, tager Skibe indtil 350. Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund.	I Indlebet 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 Østerøen som til Storebølt. 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stør ny Havnebeje, stærkt forankret, udørt det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshejde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: 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.	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.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Hejde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: 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 Rutsbaade 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, 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.
Nykjøbing Falster.	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. Bolværkshejden 6-8 $\frac{1}{4}$ 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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Hejde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 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.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	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.
Præstø.	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.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforneden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagentlig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 od.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 1 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 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.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½, Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 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 Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½, Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserhaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Ton kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølbales. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands — Tlf. 27 og 427, Natltf. 427 — Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 208.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

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

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland), Skibsmægler & Stevedor. Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører, Kotka, Finland. Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand, Ekviperingsforretning. Nørrebro 89, ODENSE.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadresse: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnekölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Møgløren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON. Oskarshamn. Telegr.: DAMSON.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagerter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Bilkenlager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassis Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Forlang

overalt



Tlf. 2014 F. Nielsens Søn Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigrede Kjødelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers Skibsprovianteringsforretning, Telt. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent Slotsqade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotsbyring“.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Mejeriet

Pasteur

Odense, Danmark.

I. P. Carstensen,

Skibs- og Baadebyggeri, KORSØR (etabl. 1872)

anbefaler sig med Levering af alle Slags Baade.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus, anbefaler alle Sorter Skibsbrod af prima Kvalitet. Bedste Brod. Største Rabat

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vesteraaqade, Aalborg.

Metaltøberl.

Spec.: Skibsarbejde.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf
76 Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil og 76
Motorlossesplil.

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

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 Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, København«, 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, København K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN).

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Georg Andersen & Co.

Teknisk Maskinforretning — Skibsudrustning,
Telef.: 6817 Fredericiagade 13 — København. Ekspertlæger
6818 i Frihavn.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. København K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hæegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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
Safartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal
Telefon 6037. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Rom 2383.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

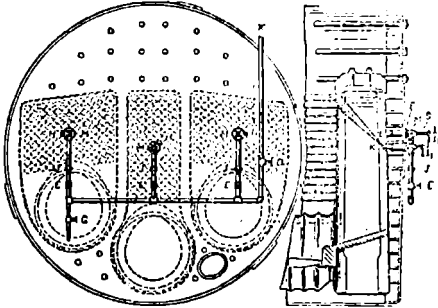
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Mandag den 28. December 1914.

21. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Henset Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Foreger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 23-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1406
3053 — 3073

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

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“ 40 Kr. —
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhrer.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Salvørvej 4. Telef. Øbro 1516 y.

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

Adr.: Toldbodvej 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 • •

TIL SKIBSBRUG
anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
Depot:
Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
KJØBENHAVN
Hovedkontor: Holmens Kanal 2.
Afdelinger: Gl. Torv 4, Sølvgade 84 og St. Kongensgade 58.
Filialer i Provinsen
Aarhus: Jydsk Handels- og Landbrugsbank
Odense: Handelsbanken i Odense
Horsens: Banken for Horsens og Omega
Randers: Handelsbanken i Randers
Esbjerg: Handelsbanken i Esbjerg
Rønne: Kjøbenhavns Handelsbanks Filial i Rønne
Viborg: Handelsbanken i Viborg

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

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 Eff., St. Annaplads 19 & 21.



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

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
arbejder sig med alt til Faget herhørende
Røst og billig Betjening garanteres.

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

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.**

Fabriken „Neptun“, Frederikshavn. Bundfarver

for Træ- og Jernskibe.

Telefon 97.

Telegramadr.: „Neptun“.

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 København fra de nautiske Forælegers Lokaler og hos Bogenstellers Effng., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekopl.

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 samt
og Patent Møntie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

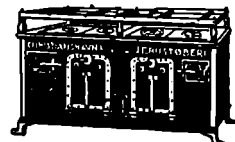
DE FORENEDE JERNSTØBERIER ^{2/3}

AFDL: CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27 · KØBENHAVN



SKIBS-
BAGE-
OVNE

KABYS KOMFURER
I ALLE STØRRELSER



SKIBSOVNE I STORT UDVALG

FORLANG KATALOG · TELEFON: 1630

Tilkøbs ønskes.

Moderne lægterbaad, maskine agter, fortrinsvis dimensioner ca. 100' x 21' 6" x 9' 6", mindst 8 miles fart lastet.

Tilbud med planer og detaljer samt position og prisforlangende bedes sendt.

Holger Fischer,

(H. O. 76) Kristiania.

RATIN



Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Effort., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nynavnbroen.

Hortig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

SKF

For at lette Ombytningen af de gamle Glide- og Ringsmøreljer med **S. K. F.** Kuglelejer under Julestandsningen, har vi foretaget

En betydelig Prisnedsættelse

paa Støbegodset til vore

SKF Transmissions-Kuglelejer.

Forlang Prislister og Tilbud.

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

SKF

BREDGADE 63.

KJØBENHAVN K.

Telefon 6247. Telegr.-Adr.: KUGLELEJE.

Kjøbenhavn, den 28. December 1914.

Det kan ikke nægtes, at Tiderne, under de kritiske Forhold, som Verdenskrigen har fremkaldt, paa mange Maader bliver mere og mere vanskelige for vor Skibsfart. For Sejlskibsflaaden har Fart paa Nord- og Østersøen allerede længe været saa godt som umulig paa Grund af Minespæringer, slukkede Fyr, inddragne Sømærker og lignende i Forbindelse med Vinterens Storme og Mørke. Det er derfor kun et ubetydeligt Antal af vore Sejlskibe, der endnu er i Fart, idet Rederne under disse Forhold foretrækker at lade Skibene lægge op, efterhaanden som de kommer hjem. Hvorledes Udsigterne vil stille sig, naar Foraaret kommer, og Sejlskibenes egentlige Sæson er inde, kan der nu for Tiden ikke vides noget om. Uhyre meget afhænger her af, om Krigen til den Tid vil være endt, hvad der ikke er megen Udsigt til. Men ogsaa for Dampskibene bliver Forholdene trods de stigende Fragter vanskeligere og vanskeligere. Den Omstændighed, at de store krigsførende Sømagter stadig efter eget Forgødt-befindende udvider Begrebet »betinget Kontrabande«, og i visse Tilfælde synes at ville behandle »betinget Kontrabande« paa samme Maade som »ubetinget Kontrabande«, i Forening med Visitationer af Skibe og Ladning, Opringelse og Minefarer m. m., foraarsager idelige Ophold, Tab og store Besværligheder. I den seneste Tid er ny Miner udlagt i Nordsøen, ud for de af en tysk Eskadre bombarderede engelske Havnebyer, hvorved flere alvorlige Ulykker har ramt baade britiske og neutrale Dampere og adskillige Menneskeliv og store Værdier atter er gaaet tabt.

Under disse vanskelige Forhold turde det ventes, at vore Søfolk vilde stræbe efter at opretholde et godt og tillidsfuldt Samarbejde med vore Rederier, og at man fra alle Sider vilde hjælpe hinanden med at overvinde Vanskelighederne og søge at faa det bedst mulige ud af Situationen. Dette saameget mere som Dampskibsrederne, ved at tegne forhøjet Ulykkesforsikring og give et betydeligt Krigstillæg til Hyren for de farligste Ruters Vedkommende, paa en paaskønnelsesværdig Maade er kommet Sømændene i Møde og har søgt at skabe saa betryggende og gode Forhold for deres Mandskab, som muligt. Det kommer derfor i høj Grad overraskende, at »Sømændenes Forbund« i en Skrivelse til Dansk Dampskibsrederiforening, fornylig har fremsat en Paastand om, at Rederier indenfor denne Forening, gentagne Gange har brudt Sølovens § 82, og derfor efter Forbundets Mening gjort Brud paa en mellem dette og Dampskibsrederiforeningen i Maj 1911 paa en længere Aarrække afsluttet Overenskomst. Forbundets Generalforsamling har af denne Grund vedtaget en Arbejdsstandsning, der skal træde i Kraft fra og med den 1. Januar 1915.

Samtidig opsiger »Sømændenes Forbund« en midlertidig Overenskomst, som den 15. August d. A. er afsluttet med Dampskibsrederiforeningen, hvorved der tilsikres Folkene paa de Skibe, der er i fast Kulfart paa danske Havne et Krigstillæg til Hyren, saalænge den nuværende Krigstilstand i Evropa vedvarer, med den mærkelige Begrundelse, at Dampskibsrederiforeningen i Oktober Maaned dette Aar har udsendt en Instruktion til sine Medlemmer, der udvider Betalingen af Krigstillægget til en Række andre Skibe.

Denne Foranstaltning opfatter »Sømændenes Forbund«, som værende i Modstrid med den af dette indgaaede midlertidige Overenskomst.

I Anledning af den saaledes fremsatte Trusel om Strejke og Opsigelse af en gældende Overenskomst, har der den 18. ds. været afholdt et Fællesmøde i Arbejdsgiverforeningen, idet denne har protesteret imod Lovligheden af den eventuelle Strejke, under Henvisning til, at den paagældende Overenskomst er sluttet for otte Aar, hvoraf kun de tre er gaaet. Mødet forløb imidlertid uden Resultat, idet Sømændene fastholdt deres Strejkeret paa Trods af Overenskomsten, og Sagen er derfor af Arbejdsgiverforeningen blevet indbragt for den faste Voldgiftsret.

Det Standpunkt som »Sømændenes Forbund« herved har taget, maa i høj Grad beklages, baade for dets egen Skyld, idet det sikkert kan forudses, at en Strejke ikke med Udsigt til Held lader sig gennemføre imod trufne Overenskomster og paa saa meningsløst et Grundlag, og fordi Tiderne i det hele maner til Fred indenfor Søfartserhvervet og til i god Forstaaelse og med samlede Kræfter at møde alle de Farer, der truer Erhvervet ude fra.

Hvis virkelig Rederier, som staar i eller udenfor Dampskibsrederiforeningen, har brudt en eller anden af Sølovens Paragrafer, i dette Tilfælde altsaa § 82, vil den Vej, som der er for »Sømændenes Forbund« eller for den enkelte forurettede Sømand at gaa, være at indbringe Sagen for Sø- og Handelsretten, og hvis Dampskibsrederiforeningen har tilladt eller opmuntret sine Medlemmer til at lade flere Skibes Besætninger end oprindeligt bestemt, nyde godt af Krigstillægget, og derved skulde være kommet i Modstrid med en truffet Overenskomst, saa maa denne Paastand synes ganske ubegribelig og kan sikkert uden Vanskelighed finde en Løsning i Mindelighed eller eventuelt ved den faste Voldgiftsret.

Vi er tilbøjelige til at mene, at »Sømændenes Forbund« har faaet et ensidigt og ganske uholdbart Syn paa denne Sag, og vi nærer det Haab, at Forsonlighed og Besindighed maa sejre indenfor Forbundet, saa det ikke ved et umotiveret og overilet Skridt bereder vor Skibsfart og hele Erhvervsliv ny Vanskeligheder, der kan faa skæbnesvangre Følger.

Den danske Krigsforsikring. Den danske Krigsforsikring har i den Tid, den har virket, gjort sin gode og utvivlsomme Nytte. Uden Krigsforsikringen som Rygstød vilde det ikke have været muligt for dansk Skibsfart at vinde med i det nuværende Kapløb paa Fragtmarkedet og at drage de Fordele af Situationen, som Forholdene iøvrigt muliggør. Navnlig har naturligvis Krigsforsikringen for Skibe haft en overordentlig heldig Indflydelse, men Vareforsikringen har paa gavnlige Maade suppleret den.

I deres første Virkeperiode, indtil Udgangen af November, har de to Forsikringsinstituter haft følgende Resultater at opvise, hvorved maa lages i Betragtning, at Vareforsikringen jo først traadte i Virksomhed længe efter, at Skibsforsikringen havde paabegyndt sit Arbejde.

Krigsforsikringen for danske Skibe.	
Forsikringssum 30. Nov. 1914	275,787,000 Kr.
Præmieindtægt 30. Nov. 1914	2,600,000 »

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer.	
Forsikringssum 30. Nov. 1914	81,366,000 Kr.
Præmieindtægt 30. Nov. 1914	1,012,000 »

Medens Vareforsikringen indtil Dato ikke har haft noget Tab af Betydning, kan det samme jo ikke siges om Skibsforsikringen. Ganske vist falder de føleligste Tab, som har ramt den danske Handelsflaade under denne Krigsperiode, forud for Krigsassurance Oprettelse. Det gælder baade »Maryland«, »Chr. Broberg«, »Kamma« samt Skonnerten »Gaa«s Ødelæggelse ved Miner, som alt i alt har tilintetgjort Skibsværdier til op imod 2 Millioner Kroner. Men endda er der jo blevet en Del tilbage til Krigsforsikringen, som i den sidste Tid har faaet ret følelige Tab, først gennem Eshjergdamperen »Mary«s Ødelæggelse som Følge af en Mineeksplosion og dernæst ved de to ofte omtalte Priseretsdomme, hvorved »Alfred Hage« og »Sara« af den tyske Prisedomstol i Kiel er kendt for gode Priser. Ialt gaar disse tre Tab op til c. 650.000 Kr. Ganske vist er Tabet for »Alfred Hage«s og »Sara«s Vedkommende ikke definitivt, idet man jo indtil videre har Lov til at haabe paa, at Overpriseretten i Berlin vil komme til en anden og rigligere Opfattelse af det Forhold, der har medført Konfiskationen, men paa den anden Side maa man dog regne med, at her kan blive et Tab af nævnte Omfang.

Samtidig hermed har Krigsforsikringen maattet give Erstatning for Tidstab og Omkostninger til de 7—8 Dampere, tilhørende »De Carlske Rederier« og »Det dansk-russiske Dampskibsselskab«, som en Tid lang laa afventende i svenske Havne med deres Trælastladninger og omsider paa Grund af de tyske Forbud maatte søge bort i Ballast for at finde anden Fragt; tilsvarende Erstatninger har ogsaa meldt sig fra anden Kant. Alt i alt kan man vel nok regne, at disse Erstatningsbeløb gaar op imod 200.000 Kr., saaledes at det samlede Erstatningsbeløb er oppe paa 8—900.000 Kr. (»Børsen«.)

Norges Handelsflaade i 1914. Fra Sjøfartskontoret i Kristiania har vi modtaget »Norges Handelsflaade 1914«, udgivet af Sjøfartskontoret, indeholdende i 1ste Afdeling en alfabetisk Fortegnelse over samtlige registrerede norske Farløjer, med Tillægsfortegnelse over ikke-registreringspligtige Fartøjer med Passagercertifikat (ført a jour til 1. Juni 1914). I 2den Afdeling Sjøfartskontorets Aarsberetning for 1913 med Bilag. I 3dje Afdeling, forskellige Oplysninger vedkommende Skibsfarten m. m., og i 4de Afdeling Søfarts-Kalender med Fortegnelse over offentlige og private Søfartsinstitutioner med deres Personale, samt Adresser og vejledende Oplysninger.

Af Bogen ses, at den norske Handelsflaadens Størrelse, pr. 31. December 1913, er opgjort til 3.378 Skibe med 2.594.199 Brutto- og 1.770.942 Netto Reg.-Tons. Handelsflaadens samlede Værdi er efter Beregning af Værdiforringelse ved Afgang i 1913 og Værdiforringelse ved Tilgang i samme Aar, samt en Værdiforringelse ved et Aars Brug, anslaaet til 12.636.359 Kr., opgjort til 364.121.821 Kr., hvilket er c. 18 Millioner Kr. mere end det foregaaende Aar. Dens Besætning udgjorde ved Slutningen af 1913 ialt 40.841 Mand og 39 Kvinder, hvortil kommer 5.631 Fiskere og Fangstmand, samt 503 mandlige og 825 kvindelige Personer som Restaurationspersonale, tilsammen 46.975 Mænd og 864 Kvinder. Det ses, at der i Frægtskibene er ansat 1.032 danske, 2.074 svenske og 5.887 andre udenlandske Sømand. Henvend en Tredjedel af Frægtskibenes Bemanding, c. 30.000 Mand, bestaar saaledes af Udlandinge.

Krigens Indvirkning paa den svenske Jernmalindustri. Paa den svenske Jernværksforenings Kvartalsmøde i Göteborg den 28. November d. A. oplystes det, at Sverigs Eksport af Jern og Staal i August i Aar kun androg 13.600 Tons mod 47.800 Tons i samme Maaned 1913. I September og Oktober, da Skibsfarten blev holdt nogenlunde i Gang, blev Tallene noget bedre, men laa dog langt under Aaret 1913. I

September i Aar udførtes saaledes 32,400 Tons mod 45,400 Tons i Fjor og i Oktober i Aar 33,200 Tons mod 55,500 Tons i Fjor.

Ogsaa Jernmalmeeksporten er gaaet stærkt ned, idet der ved Udgangen af Oktober i Aar var udført 1.472.000 Tons mindre end i Fjor.

Som Følge af denne stærke Nedgang i Eksporten har Produktionen maattet indskrænkes. Mangel paa Vand har forøvrigt ogsaa været medvirkende hertil, og Udsigterne for Vinteren betegnes af samme Grund som mørke. Omtrent en Tredjedel af Landets Smelteovne var ved Oktober Maanedes Udgang nedlagte.

Voldgiftskendelse. Som det var at vente, har den faste Voldgiftsret den 23. ds. erklæret Sømandsforbundets Strejkevarsler for ulovlige og ugyldige, og det samme gælder de samtidig skete Opsigelser af de med Dampskibsrederiforeningen af Forbundet indgaaede Overenskomster.

Sagens Omkostninger betaler Sømandenes Forbund med 100 Kr.

Dansk Søulykke Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1913 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 Handelsministeriet, foreligger nu.

For danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker eller Søskader, over hvilke der i 1913 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 188, deraf 95 Sejlskibe og 93 Dampskibe. Antallet af Søulykker eller Søskader over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring var 41, deraf 22 Sejlskibe og 19 Dampskibe. Der er i 1913 indtruffet 101 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande; deraf 40 svenske, 12 norske, 26 tyske, 8 engelske, 9 russiske, 4 hollandske, 1 spansk og 1 østerrigsk.

Opgivelse af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1913 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommen 27, ved at falde over Bord 21 og ved andre Ulykkestilfælde 4; ialt 52. Heraf skriver de 37 Tilfælde sig fra Sejlskibe og de 15 fra Dampskibe. Alle de omkomne 52 Personer var Søfolk. Af de over Bord faldne skriver 6 sig fra Dampskibe og 15 fra Sejlskibe, deraf 2 ved Fald fra Sprydet. Med de i 1913 borteblevne Skibe — 3 Sejlskibe — er der i alt gaaet 12 Menneskeliv tabt mod 42 i 1912 og 38 i 1911.

For danske Skibe fordelte Søskaderne og Forlisene i 1913 sig saaledes:

Sejlskibe.

Stranding og Grundstødning 45, Kæntring 4, sprungen Læk i Søen 6, forladt synkefærdig 7, forskellig Søskade 6, Kollision 30, Ildsvaade og Eksplosion 2, bortebleven 3; ialt 103, heraf 6 paa over 200 Tons, hvoraf 1 var forsynet med Motor (tre Sejlskibe med Træladning har haft Tab af Dæksladning). Ved de nævnte Søulykker er ialt 27 Sejlskibe gaaet helt tabt ved Forlis nemlig: Stranding, Grundstødning m. m. 16, forladt synkefærdig 7, Kollision 1, bortebleven 3.

Dampskibe.

Stranding og Grundstødning 24, forskellig Søskade 10, Kollision 71, Ildsvaade og Eksplosion 2; ialt 107 (tre Dampskibe med Træladning har haft Tab af Dæksladning). Ved de nævnte Søulykker er ialt 3 Dampskibe

IX. Bekendtgørelser m. m.

2459. England. Advarsel ved Besøging af britiske Havne.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1805. London 1914.)

I.

Den engelske Regering har udstedt følgende Bekendtgørelse:

1) Da det paa Grund af Øvelser, Manøvrer, eller andre Aarsager kan være dvendigt at forbyde al Adgang til visse Havne i det britiske Rige, skal man, naar man nærmer sig saadanne Havne i og uden for *Europa* holde skarp Udkig efter nedennævnte Signaler og efter Skibe, der varetager Undersøgelser-Tjenesten, samt efter Kendings-signaler og andre Signaler fra disse. Naar saadanne Signaler vises, skal man nærme sig med stor Forsigtighed, da det bør antages, at der findes Hindringer.

2) Naar Adgangen til en Havn er spærret, vises tre røde Fyr eller tre røde Balloner lodret for hinanden fra et iøjnefaldende Sted ved eller tæt ved Indløbet, og fra Undersøgelser-Skibene.

I saa Fald maa Skibene enten søge til de Steder, som paa de engelske *Admiralty* Kort er mærkede „*Examination Anchorage*“ og ankre der, eller holde Søen.

3) Ved alle nedenaftørte Steder og Havne kan Søgelys lejlighedsvis blive viste til Øvelse, hvilket kan gøre Skibstørtten vanskelig, naar man nærmer sig dem.

Der er givet Ordre til at undgaa at rette de bevægelige Søgelys paa Skibe, der er i Gang, men Skibstørere advares dog om at udvise stor Forsigtighed, naar Søgelys er i Virksomhed.

II.

Undersøgelser-Tjeneste.

4) Under visse Omstændigheder kan det blive nødvendigt at undersøge Skibe, som ønsker at staa ind i nedenaftørte Havne.

5) I saa Fald vil Skibe, som fører de i nedenfor, under 7, angivne Flag eller Lys, ligge ude for at undersøge Skibe, som ønsker at staa ind i Havnen, og anvise dem Steder, hvor de skal ankre. Dersom Regeringsskibe eller Skibe, som hører til Havnemyndighederne, patrullierer uden for Stedet, tilraades det Handelskibe, at søge Forbindelse med disse for at faa Anvisning paa Kursen til Undersøgelser-Ankerpladsen. Saadan Forbindelse er unødvendig, naar den ombordværende Lods er underrettet fra Havnemyndighederne.

6) De Undersøgelser-Tjenestens Ikrafttræden aldrig vil blive offentliggjort, skal der saavel ved Dag som Nat holdes skarpt Udkig efter Skibe, som fører de anførte Kendings-Flag eller -Lys, og man skal være klar til at stoppe eller dreje til, naar man prøjes eller advares ved et Kanonskud eller ved Knaldraket.

7) Om Dagen er Kendings-Flagene for Undersøgelser-Fartøjerne et halvt rødt og hvidt vandret stribet Flag med blå Kant, og en blå Stander.

Naar Havnen er spærret, fører de desuden tre røde Balloner lodret for hinanden. Om Natten 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 Skibslys, og de lyser Horisonten rundt. 8) Det paalægges Skibstørere, som forsøger at staa ind i Havne, hvor Undersøgelser-Tjenesten er i Virksomhed, nøjagtigt at efterkomme de Befalinger, som Undersøgelser-Fartøjerne 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, eller holde Søen.

Naar Skibet ligger til Ankers paa Undersøgelser-Ankerpladsen, advares Skibsførere mod at sætte Fartøjer i Vandet (undtagen for at forhindre Ulykker), at have Forbindelse med Land, at arbejde med Kabler, at flytte Skibet, eller mod at lade nogen forlade Skibet uden Tilladelse fra Undersøgelser-Fartøjet.

9) Under Taage opfordres Skibstørere til at vise den yderste Forsigtighed og til endog at nærme sig „*Examination Anchorage*“ med Forsigtighed.

10) Handelskibe, der nærmer sig Havne, advares navnlig mod at benytte private Signaler af nooen Art, hverken ved Dag eller ved Nat. Skibe, der anvender saadanne

(„Notice to Mariners“ Nr. 48/3120, Washington 1914.)
Paa W.-Siden af Indløbet til Bugten er fundet en Grund med 6,4 m Vand. 40° 56' 08" N. 73° 32' 03" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2453. Brasilien. Espirito Santo Bugt. Victoria. Tønde inddraget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 71/3415, Berlin 1914.)
Den sorte Spirtønde ved *Capucaba* Banke i *Victoria* Havn er inddraget, da Banken er borttaget. 20° 19' S. 40° 19½' W.
- 2454. Brasilien. Rio Janeiro. Lystønder udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 71/3414, Berlin 1914.)
1. E. for *Ilha Fiscal* (Øen *Rat*) er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., c. 22° 53¼' S. 43° 10' W.
2. Over Midten af Vraget af Damperen *Nuevo Collasino* er udlagt en Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5 s., c. 22° 52¼' S. 43° 10' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1316, København 1910.)

- 2455. Uruguay. Kap Santa Maria. Oplysning om Fyr.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1815, London 1914.)
Fyret paa Kap *Santa Maria* bestaar af 2 Fyr, nemlig: Et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 1 m., Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 18 Sm., og et hvidt, fast Fyr, der vises fra den nedre Del af Taarnet. Synsvidde: 10 Sm. 34° 40' S. 54° 09½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1228, København 1914.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2456. Italien W.-Kyst. Marina Grande di Capri. Oplysning om Lystønde.**
(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 471/469, Genova 1914.)
Lystønden, som viser rødt, fast Lys, og som ligger ved Yderenden af den under Bygning værende Bolgebryder skal holdes om Styrbord, naar man er for Indgaaende. *Capri*: 40° 33' N. 14° 14' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/102, København 1914.)
- 2457. Sicilien W.-Kyst. Egadisko Øer. Levanzo. Kap Grosso. Fyr forandret.**
(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 471/467, Genova 1914.)
Fyret paa Kap *Grosso* viser nu hvidt Tre-Blink hver 35 s. I øvrigt uforandret. 38° 01' 08" N. 12° 20' 05" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 68/2344, København 1914.)
- 2458. Albanien. San Giovanni di Medua. Banke afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 71-3397, Berlin 1914.)
Ved E.-Kanten af Banken, som haves om Bagbord, naar man er for Indgaaende i Havnen, er rejst en hvid og rød stribet Stang, c. 570 m 81° (misl. E. ¼ N.) fra Fyret paa *San Giovanni* Pynt. Fra Stangen vises et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 2 Sm.
Paa W.-Kanten af Banken paa Styrbords Side staaer en lignende Stang, c. 800 m 31° (misl. E. ¼ N.) fra Fyret paa *San Giovanni* Pynt, der ligger paa c. 41° 48½' N.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 2433. Sverrig. Karlskrona. Grund.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1255, Stockholm 1914.)
En Grund med 6,7 m Vand er fundet c. 4 m SW. for Ledefyrinien til Havnen. 56° 09' 50" N. 15° 36' 11" E.
- 2434. Sverrig. Stockholms Skærgaard. Sandhamn. Stålbådan. Fløjtønde**
midlertidig ombyttet.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1258, Stockholm 1914.)
Stålbådan Fløjtønde er inddraget paa Grund af Reparation. En sort Vager med Ballon er udlagt paa Tøndens Plads. Fløjtønden vil snarest blive udlagt igen. 59° 14½' N. 19° 00¼' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 76/2407, København 1914.)

- 2435. Sverrig. Bottniske Bugt. Gävle. Karskår. Fyr tændes.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1267, Stockholm 1914.)
Ved *Karskår* skal tændes 2 røde, faste Ledefyr, som, holdt overet i Pejling 180°, leder mellem Prikkerne i Løbet ind til *Karskår*. *Karskår Södra* Fyr, Bagfyret, staaer paa 60° 40' 57" N. 17° 16' 45" E. Flammens Højde: 11 m. Fyret vises fra Sulfatfabrikken. *Karskår Norra* Fyr, Forfyret, staaer paa 60° 41' 10" N. 17° 16' 45" E. Flammens Højde: 6 m. Fyret vises fra Gavlen af Maskinhuset ved Kajens N.-Ende.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 2436. Danmark. Sundet. Kjøge-Bugt. Nat-Skydning. Farvandet midlertidig spærret.**
I den første Halvdel af Januar 1915 vil der efter Morskets Frembrud blive afholdt Skydeovelsler i *Kjøge-Bugt*.
Naar Skydningen finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i

Den ny Taagesignal ved *Kullen* Fyr vil først træde i Virksomhed i Løbet af 1915.
56° 18' 06" N. 12° 27' 11" E.
(Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 241 og 248. Danske Lods Side 253.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/1097. København 1914.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2438. Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Rednings-Station oprettet.
Ved *Skagen* Havn er oprettet en Rednings-Station, der er forsynet med Motor-Redningsbaad. 57° 43' 10" N. 10° 35' 18" E.
(Kort Nr. 211, 236, og 246. Danske Lods Side 30 og 151. Havne-Lods Side 149.)

2439. Sverrig. Kattegat. Tylö-Grund W. Oplysning om Grund.
(„Underrigtelser for søfarende“ Nr. 51/1258. Stockholm 1914.)
Den nyfundne 2,3 m Grund ligger SW. for *Tylö-Grund*. Paa Grundens NW-Side vil snarest blive udsat en Stage med nedadvendt Kost. Grunden: 56° 38' 26" N. 12° 42' 10" E.
(Kort Nr. 211 og 247. Danske Lods Side 252.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2339. København 1914.)

2440. Sverrig. Kattegat. Stora Dyrö. Forandring af Fyr opsat.
(„Underrigtelser for søfarende“ Nr. 51/1259. Stockholm 1914.)
Stora Dyrö Fyr vil først blive forandret i Løbet af 1915. 57° 55' 31" N. 11° 36' 28" E.
(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods Side 242.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 90/2177. København 1914.)

2441. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Mefjordbaen. Stage inddraget.
(Norges Stjorkartek. Kristiania, 14. December 1914.)
Stagen paa *Mefjordbaen* S. for *Rasta* er inddraget. 59° 20' 05" N. 10° 34' 40" E.
(Kort Nr. 236.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 70/2296. København 1914.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

2442. Danmark. Graadby. Fyrskib atter paa Station.
Graadby Fyrskib er atter paa Station, og Lystenden, der midlertidig var udlagt paa Fyrskibets Plads, er inddraget. 55° 20' 02" N. 8° 04' 41" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 75/2987. København 1914.)

2443. Belgien. Schelde. Besøjing. Advarsel. Zeebrügge og Ostende spærret for Skifsfarten.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 72/3435. Berlin 1914.)
Besøjingen af Indløbet til *Wester-Schelde* gennem *Wielingen* paa Strækningen *Wielingen* Fyrskib—*Wandelar* Fyrskib og Farvandet ud for *Ostende* er forbundet med *Fare*. *Zeebrügge* og *Ostende* Havne er lukket for Skifsfarten. *Wielingen* Fyrskib: 51° 23' N. 3° 12' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 68/2187 og 71/2321. København 1914.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2445. Island W.-Kyst. Faxa-Bugt. Skorjafjorðr. Jorundarbódi. Mindre Dybde.
Paa Jorundarbódi er der kun 1,5 m Vand ved Springtids Lavvande. 64° 08' 1 N. 22° 04' 5 W.
(Kort Nr. 213, 226 og 260. Islandiske Lods Side 54.)

2446. Afrika. Gabon. Thémis Banke. Tønde forsvundet.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 61/275. Rochefort 1914.)
Den sorte Tønde ved *Thémis* Banke i Mündingen af *Gabon* er forsvundet. 0° 27' N. 9° 14' E.

2447. Afrika. Kap Det gode Haub. Slang Kóp og Cape Point. Fyr ikke tændt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1811. London 1914.)
1. *Slang Kóp* Fyr er endnu ikke tændt. 34° 09' S. 18° 19 1/4' E.
2. *Cape Point* ny Fyr, 34° 21' 24" S. 18° 30' 00" E., er endnu ikke tændt. Det gamle Fyr, 34° 21' 11" S. 18° 29' 30" E., brænder fremdeles.
Der vil blive givet nærmere Oplysninger, naar de ny Fyr tændes.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 60/2193 og 2191 og Nr. 74/2331. København 1914.)

2448. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth. Goat Island Ledge. Tønde ombyttet med Lystønde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 48/3913. Washington 1914.)
Goat Island Ledge Tønde 9 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15 s., Blink 5 s., Mørke 10 s., 43° 04' 25" N. 70° 43' 57" W.

2449. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Rockport. Tønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 48/3914. Washington 1914.)
Rockport Channel Spiritønde 5 er udlagt i c. 3,7 m Vand ved Indløbet til *Havnen*, 26 5/2° (m. s. v. W. 7/8 N.) fra *Straitsmouth* Fyr og 146 1/2° (m. s. v. S. t. E. 3/4 E.) fra *Dodges Rock* Baake. *Straitsmouth* Fyr: 42° 39' 44" N. 70° 35' 19" W.

2450. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Main Channel. Yrag borttaget.
(„Notice to Mariners“ Nr. 48/3915. Washington 1914.)
Yraget af Skonnerten *Amie Perry*, der var sunket S. t. W. for *Graves* Fyr, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. *Graves* Fyr: 42° 21' 55" N. 70° 52' 11" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 73/2340. København 1914.)

2451. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Newport Grunde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 48/3918. Washington 1914.)
Ved Indløbet til *Newport* Havn er der fundet følgende Dybder: 1) Paa W.-Siden af *Couslers Harbor* *Island* 7,3 m Vand 713 m 348 1/4° (m. s. v. N. 1/8 E.) fra *Gull Rocks* Fyr. 2) N. for *Rose Island* 5. m Vand 700 m 278° (m. s. v. W. t. N. 7/8 N.) og 8. m Vand 700 m

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Ø-Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1700. China Sea—Rho Strait, Rhio—Light-buoy established. Position. On west side of entrance to channel leading to the inner roadstead, and at a distance of about $4\frac{1}{2}$ cables, 237° (S. 56° W. Mag.) from the beacon (43 feet high) situated north-ward of Batu Hitam. Lat. $0^{\circ} 54\frac{1}{4}'$ N., long. $104^{\circ} 26'$ E. Description. Light-buoy, painted black, exhibiting a flashing white light. Variation. 1° E. (Notice No. 1780 of 1914, dated 26th November.)

Charts affected. No. 2413, Rhio strait. No. 2757, Banka strait to Singapore. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 616, 629.

No. 1701. Korea, West Coast. Kusan harbour—Alteration in characteristics of lights. (a) Position. On beacon situated on south side of entrance to harbour. Lat. $35^{\circ} 58\frac{1}{4}'$ N., long. $126^{\circ} 32\frac{1}{4}'$ E. New abridged description. (U) Lt. Gp. Fl. (2) ev. 6 sec. 36 ft., vis. 10 m. Details. The fixed light with white and red sectors has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A group flashing white light showing a group of two flashes every six seconds, thus:

2 Flashes, eclipse.
 $\frac{1}{2}$ secs. $\frac{4}{4}$ secs.

Elevation. 36 feet. (b) Position. On beacon situated on northern side of harbour. Lat. $36^{\circ} 00\frac{1}{4}'$ N., long. $126^{\circ} 40\frac{1}{2}'$ E. New abridged description. (U) Lt. F. Details. The occulting white light has been replaced by a light having the undermentioned characteristics. Character. A fixed white light. Elevation. 30 feet. Visibility. 10 miles. Remarks. The remaining details of the above lights are unchanged. (Notice No. 1791 of 1914, dated 30th November.)

Charts affected. No. 913, Macau group to Clifford islands. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, Nos. 1732, 1734. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 627.

No. 1792. Portuguese East Africa. Limpopo river entrance—Light established. Position. In the position formerly occupied by the beacon on Monte Bello, situated on the west bank of the river. Lat. $25^{\circ} 11\frac{1}{4}'$ S., long. $33^{\circ} 30'$ E. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (4), ev. 20 sec., 305 ft., vis. 24 m. Details: Character. A group flashing white light showing a group of four flashes every twenty seconds. Elevation. 305 feet. Visibility. 24 miles. Order. 3rd. Structure. Masonry tower, 35 feet in height. Remarks. The beacon on Monte Bello and the height 278 feet are to be expunged from the charts, "Lt. Ho." being substituted in the title, and the note on the leading line altered to read "Lt. Ho. and beacon in line". (Notice No. 1792 of 1914, dated 30th November.)

Charts affected. No. 685, Plan of Limpopo river entrance. No. 648, Delagoa bay to river Zambezi. No. 597, Delagoa bay to Capo Guardafui. No. 748 a. Indian ocean, southern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1914, No. 63. Africa Pilot, Part III., 1905, page 209.

No. 1804. Ceylon, West Coast. Colombo harbour approach—Light-buoy established. Position. At a distance of $2\frac{1}{10}$ miles, 337° (N. 22° W. Mag.) from Colombo light (group flashing) and 305° (N. 54° W. Mag.) from the light on north end of the new arm of the south-west breakwater. Lat. $6^{\circ} 57\frac{1}{4}'$ N., long. $79^{\circ} 49\frac{1}{4}'$ E. Description. Light-buoy exhibiting an occulting red light. Remarks. This buoy has been established in connection with the Examination Service, and mariners are warned that in making the port they are to pass close to the buoy and leave it on their starboard hand. A note to this effect is to be placed on the charts. Variation. 1° W. (Notice No. 1804 of 1914, dated 5th December.)

Charts affected. No. 3686, Approaches to Colombo harbour. No. 3700, Colombo to Galle. No. 813, Ceylon, south part, south of $7^{\circ} 20'$ N. No. 68 b, Palk strait and Gulf of Mannar, sheet II. Publications. West Coast of India Pilot, 1909, page 87. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 97.

gaaet helt tabt ved Forlis nemlig: Stranding, Grundstødning m. m. 2, Kollision 1.

De 27 danske Sejlskibe, der ialt er gaaet tabt i 1913 repræsenterede tilsammen 2,371 Brutto Reg.-Tons, 23 medførte Ladning og Værdien af Skibene udgjorde Kr. 408,390, hvoraf Assuranceen dækkede Kr. 343,050. Besætningen udgjorde 105 og Passagererne 2 Personer, af hvilke 20 omkom.

De 3 danske Dampskibe, der ialt er gaaet tabt, repræsenterede tilsammen 4,849 Brutto Reg.-Tons, 2 medførte Ladning. Skibenes Værdi udgjorde Kr. 463,000, som helt blev dækket af Assuranceen. Besætningen udgjorde 57 Personer, af hvilke 7 omkom. Værditabel ved Dampskibes Forlis har i 1913 været mindre end i 1912 og 1911, hvor det var henholdsvis Kr. 1,003,000 (4 Skibe) og Kr. 470,000 (5 Skibe).

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf i 1913 for danske Skibe 46 (14,081 Brutto Reg.-Tons) for fremmede Skibe 91 (53,122 Brutto Reg.-Tons). Herved omkom ialt 16 Personer.

I Følge den statistiske Oversigt har disse Strandinger og Grundstødninger været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholmen) 5, Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet) 7, Jyllands Østkyst 19, Limfjorden (Læsø 2, Anholt 4, Fyns Nordkyst (med Samsø) 11, Fyns Vest- og Sydvestkyst (med Ærø) 7, Fyns Østkyst (med Langeland) 10, Sjællands Nordkyst (med Hesselø) 8, Sjællands Vestkyst (med Sprogø) 5, Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet) 8, Løllands og Falsters Syd- og Vestkyst 7, Møens Østkyst 1, Sjællands Østkyst (Sydfra til Amager) 10, Amager 3, Saltholm 3, Middelgrund 2, Øre-

sundskysten (til Københavns Frihavn) 2, Bornholms Vestkyst 3, Bornholms Østkyst 4.

I Femaaret 1909—1913 har følgende Strandinger og Forlis fundet Sted paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande: 1909 180 med Tab af 20 Menneskeliv, 1910 133 med Tab af 13 Menneskeliv, 1911 129 med Tab af 3 Menneskeliv, 1912 139 med Tab af 7 Menneskeliv, 1913 137 med Tab af 16 Menneskeliv.

For Dampskibes Vedkommende er der indtruffet 2 Tilfælde af Ildsvaade, stammende fra Kakkelovnen i Folkerummet og for Motorskibes Vedkommende 1 Tilfælde af Eksplosion af en Lampe i Motorrummet og 1 Tilfælde af Ildsvaade i Motorrummet.

Danske Søretters Domme eller Kendelser over Søulykker overgaaet danske Skibe er afgivet i 22 Tilfælde. Da Antallet af de ved Søretter undersøgte Søulykker for danske Skibe er 188, har altsaa kun c. 12 pCt. af disse givet Anledning til søretsige Kendelser. Fremmede Søretters Kendelser over Søulykker overgaaet danske Skibe er afgivet ved engelske og tyske Søretter i 5 Tilfælde.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Krigskontrabande.

Englands Tillægsbestemmelser af 29. Oktober 1914 til London-deklarationen.

Udenrigsdepartementet har sendt Foreningen følgende Meddelelse fra Legationen i London, dateret 30. Oktober 1914:

»Regeringsbeslutningen af 20. August er besluttet fornyet med følgende yderligere Forandringer i Londondeklarationen med Hensyn til Bestemmelse om Kontrabande:

1. Et neutralt Skib, hvis Papirer angiver neutral Havn som Bestemmelsessted og som ikke destomindre gaar til en fjendtlig Havn, kan opbringes og kondemneres, hvis det paatræffes, før dets næste Rejse er afsluttet.

2. Der er Formodning for, at Bestemmelsen er som i Londondeklarationens Artikel 33 omhandlet, (jfr. ogsaa Præsumptionerne i Deklarationens Artikel 34) naar Godset er bestemt til eller for en Agent for den fjendtlige Stat.

Artikel 33 lyder saaledes:

Varer, som regnes til betinget Kontrabande kan opbringes, naar det bevises, at de er bestemt til Brug for den fjendtlige Stats Krigsmagt eller Centralforvaltning, med mindre for det sidste Tilfældes Vedkommende Omstændighederne godtgør, at vedkommende Genstande i Virkeligheden ikke kan anvendes i den stedfindende Krig, dette sidste Forbehold finder ikke Anvendelse paa de Forsendelser, som omhandles i Artikel 24 No. 4.

Artikel 34 lyder saaledes:

Der er Formodning for, at Bestemmelsen er som omhandlet i Artikel 33, naar Forsendelsen er adresseret til de fjendtlige Myndigheder eller til en Forretningsmand etableret i fjendtligt Land, og det er vitterligt, at denne Forretningsmand forsyner Fjenden med Genstande og Materialer af denne Art. Det samme er Tilfældet, hvis Forsendelsen er bestemt for et fjendtligt befæstet Sted eller for et andet Sted, som tjener som Basis for den fjendtlige Krigsmagt, dog finder denne Formodning ikke Anvendelse paa Handelsskibet selv, som er paa Vej til et af disse Steder, og hvis Egenskab af Kontrabande skal bevises. Foreligger ikke ovennævnte Formodninger, anses Bestemmelsen at være tilladelig. Overfor de i denne Artikel opstillede Formodninger tilstedes Modbevis.

3. Uden Hensyn til Bestemmelserne i Artikel 35 i Londondeklarationen kan betinget Kontrabande om Bord paa et neutralt Skib bestemt for neutral Havn opbringes, hvis Kommossementet er udstedt til Ordre eller hvis Skibspapirerne ikke viser, hvem der er Modtager af Godset, eller hvis de angiver en Modtager i et Land, som tilhører eller er okkuperet af Fjenden.

4. I de Tilfælde, som er omtalt ovenfor, paaligger det Ejerne af Godset at bevise, at Godset er bestemt for neutralt Land.

Naar det af vedkommende engelske Myndigheder anses tilstrækkelig godtgjort, at en fjendtlig Stat skaffer sig Forsyninger for sine Stridskræfter fra eller gennem neutralt Land, kan de bestemme at ligeoverfor Skibe, som er bestemt til en Havn i et saadant neutralt Land, skal Artikel 35 i Londondeklarationen ikke komme til Anvendelse.

Træffes saadan Bestemmelse skal den kundgøres i »London Gazette« og forbliver i Kraft indtil den ophæves. Saa længe en saadan Bestemmelse er i Kraft, kan et Skib, som bringer betinget Kontrabande til en Havn i vedkommende Land, opbringes.

Artikel 35 lyder saaledes:

Varer, som regnes til betinget Kontrabande, kan ikke beslaglægges uden paa Skibe, som er paa Vej til Fjendens Territorium eller et af ham okkuperet Territorium eller til den fjendtlige Krigsmagt og som ikke skal løse dem i en mellemliggende neutral Havn. Skibspapirerne danner fuldt Bevis for Skibets Rute og for det Sted, hvor Varerne skal losses, med mindre Skibet paatræffes efter at være afvejet betydeligt fra den Kurs, det overensstemmende med sine Skibspapirer skulde have fulgt, og det ikke kan godtgøre, at der er tilstrækkelig Grund for denne Afvigelse.

Om disse Bestemmelser tilføjer Foreningen:

»Det er klart, at disse ny Bestemmelser i høj Grad vanskeliggør Transport af Varer, som den britiske Rege-

ring har erklæret at være betinget Krigskontrabande. Det er praktisk talt umuligt for en Reder at kontrollere, om Varen vil blive konfiskeret eller ej, fordi han ikke kan kontrollere, om Betingelserne for Konfiskation er til Stede eller ej, og hvad værre er, naar Betingelserne for Konfiskation er til Stede, tør man i al Fald ikke føle sig sikker paa, hvorledes det gaar med Skibet. Man tør vel gaa ud fra, at de britiske Priseretter ikke uden vægtige Grunde vil konfiskere et Skib, som sejler under neutralt Flag, alene fordi det har transporteret betinget Kontrabande under saadanne Forhold, at de britiske Myndigheder anser sig berettiget til at fordre den konfiskeret; men det hele er saa uklart og usikkert, at man maa regne med denne Risiko, og selv om Skibene bliver frikendt eller faar Lov til at afgaa, saa snart Varen er lossen, saa er det jo indlysende, at det nødvendigvis maa føre til alvorligt Tidstab og deraf følgende Ulemper, at Rederne saaledes ikke paa Forhaand kan regne med, at nogen Rejse til neutralt Land med betinget Kontrabande vil tillades fortsat uden Afbrydelse. Foreningen er af den Formening, at det under disse Omstændigheder anbefaler sig, at Rederne gennem sine Agenter giver Tidsbefragterne en Meddelelse saaledes som nedenfor anført. Det antages, at den Omstændighed, at der er givet Tidsbefragterne en saadan Meddelelse vil være til Hjælp ved Gennemførelsen af en Regresfordring overfor Tidsbefragterne, hvis Skibet skulde blive konfiskeret. At Tidsbefragterne maa betale Tidsfragt under Opholdet anses som en given Sag, og saavidt Foreningen bekendt praktiseres ogsaa dette af alle erfarne Tidsbefragtere, som indser det haabløse i et Forsøg paa at slippe fra sine Forpligtelser til at betale Tidsfragt paa Grund af Skibenes Ophold i britiske Havne. Den nedenfor nævnte Notice, som forudsættes indsendt gennem Redernes Agenter i New York eller andet Steds, kan f. Eks. lyde som følger:

Form of Draft Letter to Charterers.

Dear Sirs:

We are directed by the Owners of this vessel to call your attention to the fact that under your charter you are entitled to load only »lawful merchandise« and that she can be employed only in »lawful trade«. The Owners have no way of ascertaining whether the carriage of cargo which you order loaded will subject the steamer to the risk of seizure or condemnation, and they therefore must and do place upon you the full and sole responsibility.

Should you order any cargo carried, which subsequently subjects the ship to seizure, the Owners will look to you for any loss which they may sustain, and you will, of course, be required to pay hire during any period of detention.

Yours truly.

Fragtmarkedet.

Fra Nordamerika og River Plate er der en yderligere Stigning at konstatere siden forrige Uge, idet Kornraten fra nordlig Atlanterhavshavn til Danmark eller Sverige er gaaet op til omkring 10/ pr. Qr. pr. Januar, hvilket er en ganske glimrende Fragt, og paa Netto Charter fra Savannah etc. eller Golfen kan faas henholdsvis 47/6 og 50/, hvilket ogsaa er meget fint. Fra La Plata kan faas c. 55/ til Skandinavien pr. Februar. Ogsaa Kulfragterne fra England og Wales er genneimgaaende en Smule højere. All ialt er vi jo nu overalt oppe paa et voldsomt højt Niveau, og Begæret efter Tonnage er alligevel livligt. Daarligh Vejr har givet mange Forsinkelser, ligesom de seneste Begivenheder ved Englands Østkyst har medført yderligere Indskrænkninger fra det engelske Admiralitets Side

m. H. I. Skibenes Bevægelsesfrihed. Saaledes bliver Skibe i disse Dage holdt tilbage i flere Østkysthavne, men forhaabentlig bliver Forholdene snart bedre. Selve Ekspeditionerne paa Kulpladserne lader fremdeles meget tilbage at ønske. Den andet Steds i Bladet omtalte truende danske Sømandsstrejke vil forhaabentlig ikke komme til Udbrud, hvilket vilde være til betydelig Skade for vort Lands Skibsart. Der blev sidst bl. a. fragtet som følger:

Østen. Hvede fra Java 40/ Middelhavet eller U. K., December—Januar. Ris Kohsichang 35/ én udsøgt Havn U. K., 36/ to Havne. Januar—Februar. Kalkutta/London og/eller Dundee, Lumpsum £ 10.300 (= c. 27/ pr. T. d. w.), £ 250.—/ ekstra begge Lossehavne. prompt.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø fra Aleksandria 11/3 Mersey, 11/9 anden Havn Englands Vestkyst (3.600—3.800). December. Erts 8/10½ Grækenland/Glasgow (4.400), 8/9 Bougie/Middlesbro (3.500), 8/ Algier/Ayr (3.500), 6/6 Hornillo Bay/Newport (4.500), alle fri Despath. Fosfat 10/ Sfax/Cork. prompt. Salt Trapani 14/6 à 15/ Norge (nordl. Kristianssund), 14/ à 14/6 fra Torre-veja.

Nordamerika. Korn New York, Baltimore etc. 6/9 à 7/ St. Nazaire eller Bordeaux. 7/6 à 7/9 én Havn. 7/9 à 8/ to Havne Vestitalien. 9/9 à 10/ Skandinavien. Januar—Februar. Fra Golfen betalles 6 d. à 9 d. mere. Bomuld og/eller Bomuldsfrøkager fra Savannah etc. 45/ à 47/6 paa Netto Charter til Danmark eller Sydsverig. c. 50/ fra Golfen. Bomuld Golfen/Liverpool 70—75 Cents pr. 100 lbs.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 35/ U. K. ingen Reduktion direkte Havn, 52/6 à 55/ Skandinavien. Januar—Februar. Buenos Aires eller La Plata 32/6 U. K. prompt. Havreladning fra Bahia Blanca 45/ U. K. pr. Januar—Februar.

Østersøen. Erts/Okselosund/Rotterdam 7/6 à 8/. For D. B. B. Fres. 85 Gefle/Sevilla (350), prompt. Vaad Træmasse Söderhamn/Rouen Fres. 22½ pr. Ton. Fra Gøteborg c. 35/ pr. Std. Props til Østkyst Kulhavn. Kul Stettin/Stockholm Mk. 7½ for mindre Baade.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 12/ à 13/ til Danmark for 1.200—1.600 Tons Baade. 15/ Rouen (2.800). 14/6 St. Nazaire (3.200). 19/ Cannes (1.500). 19/6 Genua (5.400). 22/ Port Said (5.000). Humberen 13/ Malmø (1.300). 14/6 à 15/ Rouen (1.500—4.500). 15/6 (900). 17/4½ Bagnoli (4.000). 16/9 à 17/ Genua eller Savona (5.000—6.000). Firth of Forth 15/6 Havre eller Dieppe (1.800). 16/6 Rouen (1.750). Fra Cardiff eller Newport c. 14/ Rouen, 11/ for ti løbende Rejser til Nordfrankrig (Brest/Boulogne), begyndende i Januar. Fres. 22 Marseille (5.000). 16/9 à 17/3 Genua etc. 19/ Brindisi (4.500 med 800 Tons daglig Losning). 19/6 à 20/ Aleksandria. 21/ à 22/ Port Said. 20/6 Djibuti. 21/ Colombo. 14/6 Dakar (1.400). 15/6 à 16/ River Plate.

Skrevet den 22. December 1914.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er der nærmest ingen Forandringer sket siden sidste Beretning. Danmark har fra Provinserne atter sluttet enkelte Skibe for Byg til Kjøbenhavn til 4 Kr., men det er næsten ogsaa all. I Kjøbenhavn sluttedes en Del Tonnage, saaledes Soyakager til Østjylland 4½ Kr., Rug til Rønne 5 Kr., Hvede til Odense 4½ Kr. Helsingborg 12 Øre, samt Majs til Fakse 16 Øre. Nu lige op til Julen er det lidt roligere, men da der omkring Nytaarstid ventes nogle Importdampere igen, tør der sikkert til den Tid atter ventes en Del Omladninger.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØN'S

AKVAVITTER.

Tuborg Öl
og Tuborg Mineralvande
kan paa Grund af deres ypperlige
Kvalitet og store Holdbarhed særlig
anbefales til Skibsproviant.

Tuborgs Depot: Poul Ankerogade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Vesterhavet. Yrsa, Larsen, ank. Aarhus 21./12. — Hebe, Gregorsen, ank. Flamborough 20./12. — Thyra, Luud, afg. London 20./12. til Odense. — Olga, Christensen, afg. London 20./12. til Frederikshavn. — Johanne, Mikkelsen, ank. Flamborough 20./12. — Valborg, Jepsen, ank. Malmö 20./12. — Nordsoen, Nielsen, afg. Randers 20./12. til Vejle. — Dagmar, Sørensen, afg. Methil 20./12. til Varberg. — Inger, Skou, afg. Methil 20./12. til Esbjerg. — Stella, Schiff, afg. Mäntgenoto 20./12. til Penarth. — Anna, Winslow, ank. Ardrossan 19./12. — Fylla, Brinch, afg. Hull 20./12. til Leith. — Johanne, Mikkelsen, afg. Hull 19./12. til Ahus. — Polly, Mathiasen, afg. Newcastle 19./12. til Palma. — Gerda, Rasmussen, afg. Esbjerg 19./12. til London. — Cito, Toft, ank. Methil 21./12. — Karla, Nielsen, afg. Mäntgenoto 18./12. til Methil. — Ulla, Hansen, afg. Hulstad 18./12. til Harlepool. — Laura, Thomsen, afg. Liverpool 18./12. til Glasgow. — Nexos, Basse, ank. Odense 18./12. — Nerma, Degn, ank. Vejle 18./12. — Rigmor, Uldall, ank. Kjøbenhavn 18./12. — Ellen, Hansen, afg. London 16./12. til Kjøbenhavn. — Marie, Nielsen, ank. Burntisland 16./12. — Bodil, Nielsen, ank. Hull 16./12.

Det Østasiatiske Kompagni. Tonking afg. Yokohama 22./12. udg. — Selandia ank. Middlesbro 14./12. udg. — Tranquebar afg. Bangkok 21./12. hjemg. — Rhodesia afg. Norre Sundby 16./12. udg. — Transvaal afg. Cadix 7./12. udg. — Indien pass. Beachy Heat 18./12. udg. — Annam ank. Melbourne 20./12. udg. — Arabien ank. Aarhus 23./12. hjemg. — Bandon afg. Penang 20./12. hjemg. — Fiona ank. Kjøbenhavn 22./12. hjemg. — Kina ank. Port Louis 9./12. hjemg. — Malakka afg. St. Francisco 15./12. hjemg. — Natal afg. Liverpool 18./12. hjemg. — Cathay afg. Ique 15./12. hjemg. — Jutlandia ank. St. Francisco 19./12. udg. — Samui pass. Gibraltar 13./12. hjemg. — Bintang ank. Norre Sundby 20./12. hjemg. — Paagan afg. Glasgow 18./12. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Rio Janeiro 19./12. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Harboe, ank. Sunderland 16./12. — Johan Siem, Wittenkamp, afg. Pensacola 20./12. til Aalborg. — Harald Klitgaard, Nielson, afg. Blyth 18./12. til Bandholm. — Russ, Petersen, afg. Galveston 19./12. til Aarhus. — Vladimir Sawin, Folkenberg, ank. Newcastle 16./12. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Newcastle 24./11. til Galveston. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. New Orleans 12./12. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newcastle 16./12. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Galveston 4./12. til Aalborg. — Helmer Mørch, Christensen, afg. Brixham 19./12. til Kjøbenhavn. — Nawa, Dahl, ank. Horsens 19./12.

A. P. Møllers Rederier. Angelica Mærsk ank. Aalborg 18./12. — Anna Mærsk ank. Newcastle 22./12. — Arnold Mærsk afg. Baltimore 19./12. — Chassie Mærsk ank. Korsør 19./12. — Eleonora Mærsk afg. Dartmouth 15./12. — Hulda Mærsk afg. Huelva 3./12. — Laura Mærsk ank. Cardiff 18./12. — Lexa Mærsk ank. Blyth 11./12. — Peter Mærsk ank. Gibraltar 20./12. — Sally Mærsk ank. Konstantinopel 29./9. — Silkeborg ank. Newcastle 16./12.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Baltimore 3./12. til Helsingborg. — Gulfaxe, Petersen, afg. Baltimore 13./12. til Svendborg. — Skinfaxe, Hemmingsen, undervejs til New York. — Rimfaxe, Weichardt, er ank. Nyborg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Genua 22./12. — Martha, Christensen, afg. Lissabon 20./12. — Elna, Rathje, ank. Genua 15./12. — Therese, Pedersen, afg. Dunston 15./12. — Harriet, Larsen, anløb Algier 22./12. — Dagny, Therkildsen, ank. Dunston 15./12. — Simone, Olesen, afg. Bonn 21./12. — Vera, Riso, ank. Swansea 8./12. — Daisy, Jørgensen, afg. Oran 19./12. — Annine, Leth, ank. Tynport 17./12. — Betty, Lagesen, afg. Tynen 2./12.

Dania. Ely, Lorentzen, pass. Norfolk 21./12. for Kjøbenhavn. — Nelly, Schubert, pass. Skagen 18./12. for Tynen. — Lilly, Bang, ank. Kjøbenhavn 12./12. — Alexy, Sorensen, afg. Tynen 18./12. til Caen. — Dagny, Krabbe, afg. Frederiksstad 17./12. til Bristol.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Granton Red 16./12.

Sejlskibe.

Svendborg. Ruth, Larsen, ank. Odense Fjord 14./12. — Noah, Jørgensen, ank. Ystad 15./12. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Leith 12./12. — Flora, Sorensen, ank. Randers 17./12. — Zampa, Wulff, ank. Kolding 17./12. — Apollo, Nielsen, ank. Svendborg 18./12. — H. A. Hansen, Andreasen, ank. Nr. Sundby 19./12. — Peter Bom, Jørgensen, ank. Karrebæksminde 19./12. — Vera, Jensen, ank. Nakskov 21./12.

Æra. Mary, Anderson, ank. Svendborg 14./12. — Pampa, Thorsteinson, ank. Kjøbenhavn 15./12. — Vegeland, Jacobsen, afg. Newfoundland 14./12. til Gibraltar f. O. — Immanuel, Winther, ank. Plymouth 15./12. — Laura, Jensen, ank. Gibraltar f. O. 15./12. — Husavik, Hansen, ank. Kjøbenhavn 14./12. — Norden, Rasmussen, ank. Leith 16./12. p. R. fra Boston til Kerteminde. — Albertine, Madsen, ank. Frihavn 15./12. — Emanuel, Kock, ank. Vejle 18./12. — Nordland, Albertsen, ank. Kiel 16./12. — Mester, Petersen, ank. Aalborg 17./12. — Marstal, Hansen, ank. Bandholm 17./12. — L. J. Bager, Hansen, ank. Lissabon 19./12. — Hekla, Fabricius, afg. Zea 20./12. til Bridgewater. — Neptun, Skals, ank. Kiel 20./12. — Juliana, Christensen, ank. Leixoes 20./12. — Dana, Friis, ank. Kjøbenhavn 18./12. — Havfruen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 18./12. — Salus, Andersen, ank. Quiemper 21./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. December 1914. — Dansk Søulykke Statistik. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Søførende. — Skibsefterretninger.



Indreg. Varemærke.

„Sana“

steriliseret Fløde paa
Flasker og Daaser,

hidrørende fra dyrlægekontrol-
lerede Besætninger. Garanteret
ren og uden Tilsætning. Holdbar
i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianterings-
handlere.

Dansk Fløde-Eksport A/S
ODENSE.

Hill-Madsen

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5289. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{n/s}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse VÆRFTET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

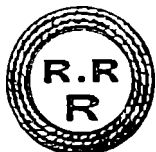
Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalougve

til Skibsbrug og Elevatorer.



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 1158, 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,050.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1*. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenter i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.



NORSKE LLOYD

Kristiania

Sø-, Vare-, Breakdown-
og Ansvarsforsikring.

KNUD GOTTSCHALK,

Nørregade 2. Tlf. 3591. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: Bilmogst. A. B. C. Code 6th Edition.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis a vis Rullebroen,
Alt Kød og Delikatessevarer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. A. NYHOLM Tlf.
2159 Aarhus 2159

Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

LANDMANDSBANKEN

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

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindsløv, Vesteragaade, Aalborg.

Metaltøberl.

Spec.: Skibsarbejde.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havaril og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst,
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 64).
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.

Charles Hvilsom, Havnegade 21. Telf. 4705 og 4810.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telefon. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr. „Veltheim“, Lovisa.

Gustaf Svanljung,

Wasa (Finland),

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Svanljung“.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.



Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 1511,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnasköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarlagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7888.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7800.

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 & Bentin's Eftf.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Dam & Svensson, Skeppsmäklare,

Telegr.: DAMSON

Oskarshamn.

Telegr.: DAMSON

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsagter (sp. Søagter).

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædelager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 8.

Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

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.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 6, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Telefon 5430. SKIBE Telegr.-Adr.: „Freights“.

Køb og Salg samt Kontrahering af

Damp-, Sejl- og Motorskibe.

C. P. JENSEN,

PAUL ANKERGADE 2.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsens Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibaarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

I. P. Carstensen,
Skibs- og Baadebyggeri,
KORSØR (etabl. 1872)
anbefaler sig med Levering
af alle Slags Baade.



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

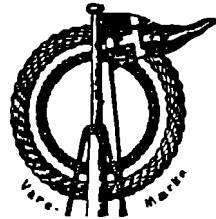
SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and 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.



HERKULES Hamp-Tovværk

— mønsterbeskyttet —
med den indlagte røde Traad

faas kun fra

Esbjerg

Tovværksfabrik A/s

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedet fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 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. 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 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. 4639.

Telegram-Adresse »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN).